U.PORTO
FLUP FACULDADE DE LETRAS
UNIVERSIDADE DO PORTO

MESTRADO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS E TÉCNICAS DO PATRIMÓNIO

Arquitetura de Pontes no Tempo dos Filipes em Portugal (1580-1640): construções, reconstruções e reparações

Volume I

Eduardo José Teixeira Abreu de Carvalho

M

2022



Eduardo José Teixeira Abreu de Carvalho

Arquitetura de Pontes no Tempo dos Filipes em Portugal (1580-1640): construções, reconstruções e reparações

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em História da Arte, Património e Cultura Visual, orientada pelo Professor Doutor Manuel Joaquim Moreira da Rocha

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2022

Eduardo José Teixeira Abreu de Carvalho

Arquitetura de Pontes no Tempo dos Filipes em Portugal (1580-1640): construções, reconstruções e reparações.

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em História da Arte, Património e Cultura Visual, orientada pelo Professor Doutor Manuel Joaquim Moreira da Rocha

Membros do Júri

Professor Doutor (escreva o nome do/a Professor/a)

Faculdade (nome da faculdade) - Universidade (nome da universidade)

Professor Doutor (escreva o nome do/a Professor/a)

Faculdade (nome da faculdade) - Universidade (nome da universidade)

Professor Doutor (escreva o nome do/a Professor/a)

Faculdade (nome da faculdade) - Universidade (nome da universidade)

Classificação obtida: (escreva o valor) Valores

Sumário

Declaração de honra

Declaro que a presente dissertação é de minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (afirmações, ideias, pensamentos) respeitam escrupulosamente as regras da atribuição, e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referenciação. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Guimarães, 27/09/2022

Eduardo José Teixeira Abreu de Carvalho

Agradecimentos

Chegando à reta final destes dois anos de Mestrado em História da Arte, Património e Cultura Visual, resta-nos agradecer por todo o crescimento e aprendizagem que adquirimos ao longo deste período. Foram vários os desafios que encontramos pelo caminho, do ponto de vista académico como também pessoal, mas que foram ultrapassados com a ajuda de todos aqueles a quem agradeço de seguida:

Em primeiro lugar, agradeço ao Departamento de Ciências e Técnicas do Património da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, e a todos os decentes, que me recebeu desde 2017 quando primeiro ingressei na Licenciatura em História da Arte. Com especial atenção agradeço às Professoras Doutoras Lúcia Rosas e Maria Leonor Botelho pelas orientações iniciais que permitiram a construção do presente projeto de investigação. E ainda ao Professor Hugo Barreira que em vários contextos contribuiu para a abertura dos meus horizontes a nível de temáticas de estudo no campo da História da Arte. Também agradeço a todos os colegas, sem exceção, com quem me cruzei nesta jornada e que de uma forma ou outra me ajudaram a crescer.

Ao Dr. Miguel Nogueira, da infografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pelas sugestões e dicas para o futuro, e ainda pelos recursos cartográficos que acompanham esta Dissertação.

Ao Professor Doutor Manuel Joaquim Moreira da Rocha por ter aceite desde o primeiro momento a orientação deste projeto. Por toda a dedicação, compreensão e paciência que teve ao longo destes últimos meses. Como ainda a toda a atenção perante as dúvidas, questões, etc. que sugiraram desde quando entrei em Licenciatura.

À Joana e à Rafaela por todo o companheirismo.

À minha familia, pai e irmãos. Não há palavras nem textos para expressar o quanto lhes sou grato.

Por fim, aos Orixás e aos meus Guias por nunca me falharem.

Axé!

Resumo

A presente investigação, desenvolvida no plano do Mestrado em História da Arte, Património e Cultura Visual, tem como objetivo o estudo da arquitetura de pontes no Tempo dos Filipes (1580-1640), em Portugal, procurando entender a política construtiva que favoreceu a construção, reconstrução e reparação de pontes no período referido. A investigação alicercou-se na documentação já publicada por Sousa Viterbo, compilada no «Dicionário Histórico e Documental dos Arquitectos, Engenheiros e Construtores portugueses», editado pela primeira vez em 1899.

Deste modo, este estudo procura contribuir para o conhecimento da História da Arquitetura e História da Construção na Época Moderna através do esclarecimento do processo de encomenda e financiamento de pontes, seguido dos responsáveis pela projeção e arrematação da obra, e as técnicas de construção. Bem como observar de que forma o conjunto de pontes em estudo se organizam e distribuem pelo território português, tendo em consideração a conjetura e ambições do reino que favoreceram esta política construtiva.

Palavras-chave: Pontes; Período Filipino; Técnicas; Encomenda; Construtores

Abstract

The following research, developed under the study plan of the Master's degree in Art History, Heritage and Visual Culture, aims to study the construction, reconstruction and reparation of bridges during the Phillips' dinasty in Portugal. This investigation was based on documentation already published by Sousa Viterbo, compiled in his «Dicionário Histórico e Documental dos Arquitectos, Engenheiros e Construtores portugueses», edited for the first time in 1899.

This study aims to contribute to the knowledge in the field of History of Architecture and History of Construction in the Modern Age by clarifying the process of orderind and financing brigdes, as well the professions behind the designing and construction of, and the construction techniques. As well as to observe how the following bridges are organized and distributed throughout the Portugues territory, taking into consideration the kingdom's conjeture and ambitions that favored this constructive policy.

Key-words: Bridges; Phillip's dinasty; Techniques; Comission; Builders;

Lista de abreviaturas e siglas

AGS .... ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

AMC .... ARQUIVO MUNICIPAL DE COIMBRA

ANTT .... ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO

AMAP .... ARQUIVO MUNICIPAL ALFREDO PIMENTA

BACL .... BIBLIOTECA DA ACADEMIA DE CIÊNCIAS DE LISBOA

ADP.. ARQUIVO DISTRITAL DE PORTALEGRE

ADB .... ARQUIVO DISTRITAL DE BRAGA

BNP .... BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL

AHMP .... ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DO PORTO

BMC .... BIBLIOTECA MUNICIPAL DE COIMBRA

BNP .... BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL

Introdução

«Os mais antigos alvarás régios facultando fintas para a construção de pontes são, sobretudo, da época filipina. É notável a actividade pontística sob a sua dominação»[1], escreveu Carlos Alberto Ferreira de Almeida, em 1968, no âmbito da sua Dissertação de Licenciatura. Uma nota pioneira para o seu tempo.

Ainda que, historiograficamente, o tema da pontística no tempo dos filipes tenha sido assunto de pontuais estudos e reflexões, continua a tratar-se de um tema inédito e com várias lacunas no campo da História da Arquitetura em Portugal, não obstante as inúmeras referências documentais já publicadas.

Como tal, urge a necessidade de estudos científicos que contribuam para o esclarecimento da arquitetura e construção de pontes no território português, na cronologia mencionada, tendo em consideração o desenrolar do processo de encomenda e financiamento, os seus arquitetos-engenheiros e mestres de obras, ou seja, a equipa técnica, as técnicas de construção, e, igualmente importante, a sua distribuição no Território tendo em consideração as ambições adjacentes à política construtiva que favoreceu a edificação de pontes no presente período de unificação dinástica pensinsular. Como ponto de partida alicerçamos este estudo na análise das fontes publicadas e compiladas por Sousa Viterbo na sua obra «Dicionário Histórico e Documental dos Arquitectos, Engenheiros e Construtores portugueses», editado pela primeira vez em 1899.

Assim establecemos o principal propósito da nossa Dissertação de Mestrado, procurando perceber a dimensão da atividade pontística que se desenrolou no período filipino (1580-1640) tendo referências documentais publicadas como base de argumentação científica.

Acrescentamos que o estudo monográfico das pontes identificadas se centrará no esclarecimento das fases e processo de construção que tomaram lugar durante a

[1] ALMEIDA, 1968: 129

cronologia definida, pelo que não faz parte dos nossos objetivos elaborar um estudo exaustivo sobre a história de cada objeto. Tal ficara para outro momento.

Deste modo, a presente dissertação tem como objetivo:

1. Compreender e demonstrar a distribuição das Pontes no Território, tendo como ponto de partida o estudo monográfico das mesmas, no recorte cronológico em estudo, e no reconhecimento dos eixos viários que serviam.
2. Traçar o processo de encomenda e financiamento de pontes na época em estudo.
3. Compreender o processo de construção, que vai desde a projeção à arrematação. E identificar os profissionais de arquitetura envolvidos.
4. Entender as técnicas construtivas de pontes na Época Moderna. Assim como o confronto entre a teoria e prática arquitetónica.

A presente dissertação esta dividida em dois volumes.

O primeiro volume esta estruturado em quatro capítulos.

O primeiro capítulo tem como objetivo o estudo de 64 pontes identificas – organizadas no «Quadro I» – tendo como base de análise e interpretação de elementos documentais publicados, e a identificação dos eixos viários que serviam. Procurou-se compreender como estas pontes, em conjunto, se distribuiam no território português identificando as zonas de maior atenção e o porquê, as possíveis motivações associadas a esse investimento, nos respetivos recortes geográficos. Sobretudo olhando a sua situação de um ponto de vista estratégico no quadro da gestão do Território português. Relativamente à conjuntura política que define a cronologia em estudo, procurou-se identificar as principais pontes, e as estradas que serviam.

O segundo capítulo pretende traçar o processo de encomenda e financiamento, através da identificação dos encomendadores e dos métodos de financiamento das obras a realizar. Procuramos também elaborar uma pequena reflexão sobre as pontes através da legislação e a sua evolução até ao domínio filipino.

O terceiro capítulo desenvolve-se em torno dos projetistas e dos arrematantes, e da identificação das suas responsabilidades. Neste ponto procuramos igualmente tecer breves considerações, mediante as fontes de que temos conhecimento, sobre a organização do estaleiro e sobre a aprendizagem dos profissinais de arquitetura, ou seja, a circulação do conhecimento técnico pontístico em Portugal.

O quatro e último capítulo procura a identificar as técnicas construtivas de pontes durante a Época Moderna tendo como objetivo apresentar uma leitura sobre a teoria arquitetónica da primeira metade da Época Moderna e a prática. Aproveitámos para tercer breves considerações sobre a revisão historiográfica e estilística apresentando vários pontos de vista e procurando refletir sobre os mesmo na cronologia em estudo. Por outro lado, abrimos o capítulo com o estudo das ténicas romanas e medievais numa tentativa de perceber a sua relação com os métodos modernos, esteblecendo, então, a relação entre a tradição construtiva e a modernidade, usando informações da Tratadística Arquitetónica europeia.

O segundo volume diz respeito aos apêndices e anexos, correspondendo às fotografias e recortes cartográficos de apoio ao ponto **1.1. As Pontes – A sua localização no território**.

a) Metodologia

No âmbito da nossa Dissertação de Mestrado propusemo-nos a estudar as pontes (re)construídas no período dinástico filipino, compreendido entre as datas de 1580 e 1640, tendo como principal suporte documental o «Dicionário» de Sousa Viterbo[2]. A consulta de outros estudos e trabalhos académicos, no campo da História da Arquitetura, no período definido, e de monografias locais, permitiu expandir o corpus documental em análise.

[2] VITERBO, I, II e III, 1899

Salientamos os contributos bibliográficos e documentais dos seguintes autores e investigadores: a dissertação de mestrado - «Arquitectura maneirista no noroeste de Portugal: italianismo e flamenguismo»[3] - e tese de doutoramento - «O Eupalinos Moderno: teoria e prática arquitetónica religiosa em Portugal (1550-1640)»[4] - de Carlos Ruão, que acrescentou novos dados documentais sobre a construção da Ponte Real de Coimbra, tendo em consideração a pesquisa já realizada por A. de Rocha Brito[5]; o artigo «A herança do muratore e o caminho de Coimbra: consuetudo, sprezzatura e a arquitectura religiosa do Noroeste português na segunda metade do século XVI», de José Ferrão Afonso[6], e os contributos que versam a reconstrução da Ponte do Prado; de Ernesto Sales[7] - «Mirandela. Apontamentos históricos» (1983) -, que numa monografia dedicada à cidade de Mirandela, publicou dados sobre as obras da Ponte de Mirandela, como ainda a identificação de uma outra construção sobre a ribeira de Lobos; e ainda a dissertação de mestrado de Fernando Calapez Corrêa[8] - «A cidade e o termo de Lagos no período dos reis Filipes» (1994) – que acrescentou novos dados sobre a Ponte de Lagos.

A compilação destes dados permitiu apurar 64 obras, entre construções, recontruções e reparações, que foram objeto de estudo da nossa dissertação. O *Quadro I* apresenta a identificação das obras, a data da(s) intervenção(ões), a sua localização e o contexto hidrográfico, bem como a fonte, distribuidos por região.

QUADRO I – Identificação das Pontes intervencionadas no período filipino no território português

Entre Douro e Minho

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	HIDROGRAFIA	FONTE

[3] RUÃO, 1996
[4] RUÃO, I, II, III, 2006
[5] BRITO, 1947
[6] AFONSO, 2009
[7] SALES, II, 1983
[8] CORRÊA, 1994

Ponte de Ázere (1613)	Ázere, Arcos de Valdevez	Ázere	VITERBO, II, 1899: 400-401
Ponte de Mestas (1613)	Arcos de Valdevez	-	VITERBO, II, 1899: 400-401
Ponte de Fundo de Rua (1611)	Aboadela, Amarante	Ovelha	VITERBO, II, 1899: 76
Ponte de Vila Meã (1629)	Vila Meã, Amarante	Odres	VITERBO, II, 1899: 79
Ponte de Relas (1629)	Amarante	-	VITERBO, II, 1899: 79
Ponte de Larim (1630)	Larim, Gondar	Ovelha	VITERBO, II, 1899: 80
Ponte de Vimieiro (1615)	Vimieiro, Braga	Este	RUÃO, 1996: 303-304
Ponte de Barbeira (1617)	Monção	Mouro	VITERBO, I, 1899: 569
Ponte de Barcelos (1628)	Barcelos	Cávado	VITERBO, II, 1899: 148-149
Ponte de Ave (1628/1634)	Bagunte, Macieira da Maia, Vila do Conde	Ave	VITERBO, II, 1899: 148-149; VITERBO, III, 1899: 186
Ponte de Goães (1624)	Goães, Amares, Braga	Neiva	VITERBO, III, 1899: 66-67
Ponte de Leça (1619)	Leça - Matosinhos	Leça	VITERBO, II, 1899: 249
Ponte do Prado (1585)	Prado	Cávado	AFONSO, 2008: 230-231 (nota 162)

Trás-os-Montes

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	HIDROGRAFIA	FONTE
Ponte de Remondes (1611)	Remondes	Sabor	VITERBO, I, 1899: 452-453
Ponte de Pedra (1635)	Torre Dona Chama	Tuela	VITERBO, I, 1899: 491
Ponte de Mirandela (1608/1624/1634)	Mirandela	Tua	SALES, I, 1983: 288-289; SALES, I, 1983: 273-274; VITERBO, II, 1899: 80
Ponte sobre a ribeira de Lobos (1608)	-	Lobos	SALES, I, 1983: 288-289
Ponte do Carril (1609)	Freixo de Espada-à-Cinta	Moinhos	VITERBO, I, 1899: 490-491
«cinco olhaes» em Vilarinho da Castanheira (1611)	Vilarinho da Castanheira	-	VITERBO, I, 1899: 323
Ponte sobre o Quintela (1608)	Entre Mós e Freixo de Espada-à-Cinta	Quintela	VITERBO, I, 1899: 324-325

Beira

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	HIDROGRAFIA	FONTE
Ponte sobre o Côa (1612)	Entre Longroiva, Almendra e Castelo Melhor	Côa	VITERBO, I, 1899: 323-324
Ponte de Pau Lagoa (1607)	Entre Ílhavo, Arada e Aveiro	-	VITERBO, II, 1899: 376
Ponte de Águeda (1614)	Águeda	Vouga	VITERBO, III, 1899: 61-62
Ponte sobre o ribeiro de Caniça (1640)	São Miguel d'Acha	Caniça	VITERBO, II, 1899: 381-382
Ponte de Vila Cova à Coelheira (1602)	Vila Cova à Coelheira	Alva	VITERBO, II, 1899: 138-139
Ponte de Jugais (1624)	São Romão e Valezim	Alva	VITERBO, I, 1899: 495
Ponte de São Sebastião da Feira (1614)	São Sebastião da Feira	Alva	VITERBO, I,1899: 368-369
Ponte de Segura (1587)	Segura	Erges	VITERBO, I, 1899:330-331
Ponte dos Barcos (1602)	Fornos de Algodres	Mondego	VITERBO, III, 1899: 343-344
Ponte sobre o Varosa (1638)	Mondim da Beira	Varosa	VITERBO, I, 1899: 540
Ponte de Atalhada (1595)	Oliveira do Conde	Mondego	VITERBO, I, 1899: 549
Ponte do «Carvalhar» (1613)	Taboa	Mondego	VITERBO, III, 1899: 92-93
Ponte de Palhês (1637)	Póvoa de Cervães	Mondego	VITERBO, III, 1899: 172-173
Ponte sobre o Massueime (1625)	Santa Eufémia, Pinhel	Massueime	VITERBO, I, 1899: 495
Ponte de Valbom (1625)	Valbom, Pinhel		VITERBO, I, 1899: 495
Ponte de Rio Torto (1613)	Rio Torto, Gouveia	Cessada	VITERBO, I, 1899: 368
Ponte sobre a foz do rio Alva (Ponte de Mucela - 1618)	Mucela	Alva	VITERBO, I, 1899: 370
Ponte de Aldeia do Mato (1628)	Aldeia do Mato	Zêzere	VITERBO, I, 1899: 482-483
Ponte de Segadães (1616)	Segadães	-	VITERBO, I, 1899: 486
Ponte de Almeara (1616)	Segadães?	-	VITERBO, I, 1899: 486
Ponte Real de Coimbra (1585/1611/1623/1627/1632)	Coimbra	Mondego	OLIVEIRA, II, 1972: 10; BRITO, 1947; ALARCÃO, 2012;

			RUÃO, II, 2006: 330-331, 694, 699-700
Ponte de Fonte Coberta (1636)	Fonte Coberta, Coimbra	Ega	OLIVEIRA, II, 1972: 12
Ponte de Água de Maias (1581/1592/1611/1623)	Água de Maias, Coimbra	Coselhas	OLIVEIRA, II, 1972: 13
Ponte de Antanhol (1639)	Antanhol, Coimbra	-	OLIVEIRA, II, 1972: 13
Ponte sobre o rio Sertoura (1614)	Mogofores	Sertoura (Cértima?)	RUÃO, II, 2006: 700
Ponte de Fornos (1623/1626/1629/1637)	Fornos, Coimbra	.	OLIVIEIRA, II, 1972: 18 (nota 5); RUÃO, II, 2006: 707; RUÃO, III, 2006
Ponte de Rachado (1623/1629/1637)	Rachado, Coimbra	.	OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5); RUÃO, III, 2006
Ponte de Espertina (1623/1626/1629/1637)	Espertina, Coimbra	.	OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5) e 20 (nota 2); RUÃO, II, 2006: 707; RUÃO, III, 2006;
Ponte de Cidreira (1623/1631)	Cidreira, Coimbra	Velho	OLVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5); RUÃO, II, 2006: 712
Ponte da Fontoura (1623/1629/1637)	Fontoura, Coimbra	-	OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5); RUÃO, III, 2006
Ponte de Viadores (1635)	Mealhada	-	OLIVEIRA, II, 1972: 17-18 (nota 4)
Ponte de Cernache (1640)	Cernache	-	OLIVEIRA, II, 1972: 13; RUÃO, II, 2006: 712
Ponte sobre a ribeira de Moura (1612)	Pomares, Arganil	Moura	VITERBO, I, 1899: 370
Ponte de Meimoa (1607)	Meimoa, Penamacor	Meimoa	VITERBO, III, 1899: 8

Estremadura

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	HIDROGRAFIA	FONTE
Ponte das Lapas (1612)	Ribeira Branca e Ribeira Ruiva	Almonda	VITERBO, II, 1899: 73-74
Ponte de Benavente (1603)	Benavente	Sorraia	VITERBO, II, 1899: 247
Ponte Linha Pastor (1606)	Linha Pastor, Lisboa	Jamor	OLIVEIRA, 1882: 156-157

Ponte de Carenque de Baixo (1631)	Carenque, Amadora	Carenque	Inscrição
Ponte de Alcube (1612)	Setúbal	Alcube	VITERBO, II, 1899: 186-187
Ponte São Pedro do Estoril (1604)	São Pedro do Estoril	Caparide	VITERBO, II, 1899: 185-186
Ponte de Cruz Quebrada (1608)	Cruz Quebrada	Jamor	Inscrição

Alentejo

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	HIDROGRAFIA	FONTE
Ponte de Nossa Senhora da Ajuda (1598/1607)	Elvas - Olivença	Guadiana	VITERBO, I, 1899: 358-359; MONTEIRO, II, 2012

Algarve

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	HIDROGRAFIA	FONTE
Ponte de Lagos (1618)	Lagos	Bensafrim	CORRÊA, 1994: 217
Ponte de Silves (c. 1600 – 1621)	Silves	Arade	GUERREIRO, MAGALHÃES, 1983; GUEDES, 1989

Relativamente ao estudo do conjunto de objetos, apresentados no quadro anterior, no ponto **1.1. As Pontes – A sua localização no território**, consideramos como exemplo metodológico as abordagens exploradas por Manuel Durán Fuentes em «La construcción de puentes en la antigua Gallaecia Romana» (2001), Tarcísio Daniel Pinheiro e Manuel Justino Pinheiro Maciel em «Estradas romanas no território de Vinhais: a antiga rede viária e as suas pontes» (2004), João Maia Romão em «No encalço do passo do Homem medieval: as vias de comunicação do antigo termo e atual concelho de tomar» (2012), Nuno Resende em «Rota do Românico» (2014) e Francisco G. C. Líbano Monteiro Faure em «Viajar no tempo de D. Afonso Henriques. Vias e Pontes no território vimaranense» (2017).

Para a identificação do contexto viário procedemos à recolha de fontes cartográficas, disponíveis no catálogo da Biblioteca Nacional Digital[9], que apresentassem registo da rede viária. Acrescenta-se a reprodução da Carta geografica da provincia de Entre Douro e Minho no anno de 1661 de Miguel L'École, retirada da Bibliothèque Nationale de France[10]. Consideramos também um elemento fundamental para o estudo das principais vias do reino o «Roteiro Terrestre de Portugal»[11] (1748) do Padre João Batista de Castro. Entre outras referências, as corografias de Augusto Soares de Azevedo Barbosa de Pinho Leal[12] - «Portugal Antigo e Moderno» - e do padre António Carvalho da Costa[13] - «Corografia Portugueza» -, e as Memórias Paroquiais de 1758, publicadas sob a coordenação de José Viriato Capela[14], também se mostraram importantes para a identificação de certas pontes, como das vias que serviam.

A presente dissertação foi escrita segundo o Novo Acordo Ortográfico, com exceção das transcrições onde se respeitou o texto original e as referências de citação bibliográfica que respeitam a norma CITCEM – Centro de Investigação Transdiciplinar Cultura, Espaço e Memória[15].

b) Ponto de situação bibliográfico

Neste momento, não temos como objetivo expor e confrontar de forma exaustiva os vários pontos de vista dos diversos autores para o estudo das pontes em

---

[9] BONNET, 1851; PORTUGAL, 1813; VILAS BOAS, 1794-1795; VAREJÃO, 1868; *Província de Trás os Montes,* ca. 1760; *Província da Beira,* ca 1760; CAPINETTI, 1762; EÇA, 1808; PORTUGAL, 1885; ALBERNAZ, ca. 1646; NORTON, 1807; BETTERNCOURT, ca 1863; CARVALHO, ca, 1777-1780; CARVALHO, ca, 1777-1780; CARVALHO, ca 175-1780; WYLD, 1842
[10] L'ÉCOLE, 1661
[11] CASTRO, 1748
[12] PINHO LEAL, 1873
[13] COSTA, I, II, III, 1706-1712
[14] CAPELA, 2006, 2009, 2010, 2011, 2013, 2016, 2019, 2021
[15] Cf. Disponível em <https://citcem.org/documents/news/2020_NORMAS_PUBLICAyOyIO_CITCEM_por.pdf>. [Consult. 10 out. 2021].

Portugal. Esta discussão pretendemos fazer ao longo desta dissertação à medida que vamos tratando as diversas questões. Neste ponto pretendemos destacar os principais autores e os contributos para o tema em questão.

Como já afirmamos, o tema da pontística durante o período filipino encontra-se praticamente inédito; situação que encontramos paralelo com o estudo das restantes formas de expressão artística durante o mesmo período. Alias, Vitor Serrão, e a propósito de um trabalho sobre as a pintura do Convento de Cristo, havia denunciado tal situação apontando para «um certo desconforto que continua a imperar no seio da História portuguesa quando se trata de enfocar esse período, considerando de perda da independência e de ocupação estrangeira e, por isso, dominado pelo inevitável estigma da decadência»[16]. Sobre a arquitetura de pontes acrescenta-se que, de um modo geral, costuma ser uma aréa de investigação estranha ao seio de História da Arte. Apesar dos esforços que alguns historiadores têm feito trazendo as pontes, como as vias, para o centro de debate historiografico, continua a ser um tema mais explorado no campo temático da arqueologia. Ainda que com outra abordagem e objetivos.

Independentemente de todos os fatores, a historiografia artística tem prestado maior atenção ao estudo dos exemplares romanos e dos exemplares medievais. São caso dessa realidade os diversos estudos de que destacamos os seguintes autores: para o período romano, Manuel Durán Fuentes, e a sua tese de doutoramento – «La construcción de Puentes en la antigua Gallaecia Romana» (2001)[17] –, analisando todas as questões inerentes à edificação de uma ponte, na cronologia Romana. Também Justino Maciel - «Pontes romanas e medievais a Norte do rio Douro» (1987)[18], «Pontes Medievais no vale do Neiva» (1982)[19] – e Paulo Mendes Pinto que coordenou o estudo «Pontes romanas de Portugal» (1998)[20], entre outras referências dentro de uma basta lista bibliográfica[21].

---

[16] SERRÃO, II, 2018: 796
[17] FUENTES, 2001
[18] MACIEL, 1987
[19] MACIEL, 1982
[20] PINTO, 1998
[21] Cf. Disponível em <https://www.viasromanas.pt/vr_references.html>. [Consult. 15 fev. 2022].

Para as edificações medievais destacam-se, acima de tudo, os trabalhos de Justino Maciel – que face aos trabalhos já citados acrescentamos a monografia em coautoria com Tarcísio Daniel Pinheiro Maciel – «Estradas romanas no território de Vinhais: a antiga rede viária e as suas pontes» (2004). De Carlos Alberto Ferreira de Almeida – a dissertação de Licenciatura com o título «Vias medievais: Entre o Douro e Minho» (1968) e as monografias gerais «História da Arte em Portugal. O Românico» (2001) e «História da Arte em Portugal. O Gótico» (2002), esta última em coautoria com Mário Jorge Barroca. Publicações mais recentes destacamos o trabalho de Nuno Resende, no âmbito do projeto «Rota do Românico» (2014)[22] e «Pontes e vias medievais a sul do Douro na região de Montemouro: as primeiras questões» (2014)[23]. A dissertação de mestrado de João Maia Romão – «No encalço do passo do Homem medieval: as vias de comunicação do antigo termo e atual concelho de Tomar» (2012)[24] – e o artigo de Francisco G. C. Líbano Monteiro Fraure – «Viajar no tempo de D. Afonso Henriques. Vias e Pontes no território vimaranense» (2017)[25].

Sobre o presente tema o estudo mais conclusivo, e que permite um amplo olhar sobre a dinâmica construtiva, é da autoria de Miguel Soromenho[26]. Ainda que com poucas páginas, o autor apresenta algumas coordenas base para o entendimento do investimento que marcou este ciclo salientado o papel das pontes nas suas ligações transfronteiriças e destacando o célebre caso da Ponte Real de Coimbra. Este objeto em concreto também já foi estudanto com profundidade nomeadamente por A da Rocha Brito – em «Filipe Tércio e a Ponte Real de Coimbra» (1947)[27] – e mais recentemente por Jorge Alarcão, cruzando dados históricos, com arqueológicos e geográficos – em «As Pontes de Coimbra que se aforagaram no rio» (2012)[28]. Do imenso corpus documental

[22] RESENDE, 2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2014e
[23] RESENDE, 2014f
[24] ROMÃO, 2012
[25] FRAURE, 2017
[26] SOROMENHO, 2009
[27] BRITO, 1947
[28] ALARCÃO, 2012

que sobre esta Ponte está publicado, acrescentam-se os estudos de António Oliveira[29] e Carlos Ruão[30].

Também Maria de Lurdes Craveiro, na sua dissertação de Doutoramento – «O Renascimento em Coimbra. Modelos e programas arquitectónicos» (2002)[31] –, acrescentou algumas considerações face à leitura que fizera Miguel Soromenho, principalmente sobre a distribuição destas Pontes no Território tendo como suporte documental para a sua análise as provisões publicadas por Sousa Viterbo[32].

Acrescem os contributos dos historiadores Francisco Ribeiro da Silva[33] e Joaquim Veríssimo Serrão[34] que alertam para um crescimento económico e um aumento demográfico que incentivou o melhoramento dos meios de comunicação destacando. Sobre o quadro económico acrescentamos o estudo de Aurélio de Oliveira, focado no universo do norte de Portugal – «Mercados a norte do Douro: algumas considerações sobre a história dos preços em Portugal e a impotência dos mercados regionais (século XVII-XVIII)» (1985) [35].

Destaque-se ainda o estudo de Luís Alexandre Rodrigues - «Mestres de obras de arquitectura e sociedades que empreitaram a construção de pontes na Beira Alta e em Trás-os-Montes no século XVII» (2007)[36] -, e sublinhe-se os contributos que fornece sobre o entendimento das fintas, e da sua distribuição, como ainda as referências documentais e a sua articulação com a formação das sociedades de mestres de obras na referida cronologia.

No que diz respeito às técnicas construtivas durante a Época Moderna destacamos o resultado de investigações do campo historiográfico espanhol. Ainda assim, estes autores focam-se particularmente no estudo e interpretação da literatura

[29] OLIVEIRA, II, 1972.
[30] RUÃO, I, II, III, 2006.
[31] CRAVEIRO, 2002
[32] VITERBO, I, II, III, 1899
[33] SILVA, 1988; SILVA, 2000.
[34] SERRÃO, 1990; SERRÃO, 2004.
[35] OLIVEIRA, 1985
[36] RODRIGUES, 2007

arquitetónica do mesmo período, sem que haja necessariamente um diálogo entre a teoria e a prática. A exceção é marcada pelo estudo de Begoña Arrue Ugarte - «Techniques, designs and terminology of elevation of stonework bridges during modern age» (2003)[37] e «El sistema de fundación de puentes en época moderna, a la luz de las fuentes manuscritas» (1996)[38]. De todo o modo, os estudos de Maria José Redondo Cantera e Miguel Angel Aramburu-Zabala - «La construcción de puentes en el siglo XVIII: innovación y tradición» (1996)[39] - refletem a discussão entre a tradição e a novidade na teoria arquitetónica do universo pontístico tendo como elemento de suporte a bibliografia arquitetónica. E ainda o estudo de Francisco de Asís Ramirez Chasco - «La técnica de cimentación de puentes hasta el siglo XVIII» (2000)[40] – que apresenta uma leitura sobre as técnicas de cimentação focando na fundação de pilares até ao século XVIII, de Palladio (1508-1580) a Gautier (1660-1737).

[37] UGARTE, 2003
[38] UGARTE, 1996
[39] CANTERA, ARAMBURU-ZABALA, 1996
[40] CHASCO, 2000

1. Fundação de pontes: fundamentos e locais

O esforço construtivo pontístico que marcou o domínio filipino tem vindo a ser objeto de pontuais reflexões pela historiografia artística portuguesa. Miguel Soromenho afirma que com o «aproveitamento do lastro tecnológico renascentista tornaram mais próxima a ideia de integração ibérica, servida pela ficção de um espaço bem descrito e homogéneo, controlado por uma densa rede de caminhos e de pontes que o ligavam a Castela»[41]. Maria de Lurdes Craveiro acrescenta que «Recordando a estratégia político-militar de um longíquo Império Romano, cujas prioridades iam também no sentido da constituição de uma boa rede de estradas e vias de comunicação que permitissem, de igual forma, um mais fácil acesso e eficaz controlo militar das províncias submetidas, e se se observar que uma parte substancial das novas pontes (re)construídas se situa numa área geográfica fronteiriça, ou muito perto dela, fica a suspeita de que o empenhamento de Filipe II e, sobretudo, Filipe III e Filipe IV, se destinava mais a proteger os interesses do Império e a unidade da península do que a beneficiar as populações locais»[42].

Ambas as leituras encontram sustentação documental ficando claro que a construção de um conjunto de pontes, de forma espelhada pelas fontes primárias, tinha como por objetivo criar uma rede de estradas que permitisse uma melhor circulação entre Portugal, Castela e Galiza. Vejamos. No «Dicionário» de Sousa Viterbo encontramos uma Ponte sobre o Côa, entre Longroiva, Almendra e Castelo Melhor, que era «de muita passagem, assy para este Reyno como delle para Castella»[43], a Ponte de Mirandela, e a importância de se terminar a sua construção, «por ser passagem para muitas partes deste reino e estrada para todo Emtre Douro e Minho e Tras os Montes e reinos de Galiza e Castella»[44]. De igual modo se saliente o argumento documental apresentado para a edificação da Ponte dos Barcos «por ser de muita passagem pera

---

[41] SOROMENHO, 2009: 104
[42] CRAVEIRO, 2002: 449
[43] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 23, fol. 295 *apud* VITERBO, I, 1899: 323
[44] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 29, fol. 254 *apud* VITERBO, II, 1899: 80

diversas partes de meus reinos assim de Portugal como de Castella»[45] e, ainda, o da Ponte sobre a ribeira de Moura, por se encontrar na «estrada pera Castella»[46]. Miguel Soromenho[47] chamou atenção para a cláusula desta última obra e para o contrato da Ponte de Segura, cuja finta foi distribuída «ametade nos Reynos de Castella e a outra ametade por has comarquas destes Reynos» dada a sua importância «para o bem comum de todo ho pouo asy destes Reynos como os de Castella»[48].

No campo historiográfico, Joaquim Veríssimo Serrão e Francisco Ribeiro da Silva também se ocuparam do tema. O primeiro referiu que «A província desempenhou assim um papel, mais valioso do que geralmente se crê, na vitalização do organismo nacional durante os Filipes. Para isso contribuíram grandemente as estradas do interior.»[49]. Apontando, assim como Maria de Lurdes Craveiro[50], o crescimento demográfico e comercial como um fator de desenvolvimento e impulsionador da (re)construção e reparação de pontes, não só numa leitura iconológica, como fez Craveiro, mas relacionando com a sua função no sistema viário, contribuindo para o encurtamento de distâncias e mais ágeis trocas comerciais, como ainda a segurança da própria jornada. Já Francisco Ribeiro da Silva assinala que se procedeu ao melhoramento das infrasestruturas de modo generalizado justificando que os corregedores e os vereadores eram obrigados, por regimento, a promover o seu bom estado[51], considerando, também, a (re)construção de pontes como uma, das várias, «medidas favoráveis ao incremento económico do Reino»[52]. E, neste quadro económico, surgem várias obras como, e a título de exemplo, a Ponte do Prado que, para Aurélio de Oliveira, desempenhava um importante papel no panorama económico e comercial entre o litoral e o interior, e vice versa, entre os portos de Vila do Conde, Esposende, Fão, Porto e Viana, e a cidade de Braga, de onde escoavam produtos para as restantes cidades e

[45] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 10, fol. 173vº *apud* VITERBO, III, 1899: 343-344
[46] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 25, fol. 202 *apud* VITERBO, I, 1899: 370
[47] SOROMENHO, 2009: 105
[48] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* Doações, liv. 19, fol. 124vº *apud* VITERBO, I, 1899: 330-331
[49] SERRÃO, 1990: 358
[50] CRAVEIRO, 2002: 449
[51] SILVA, I, 1985: 409
[52] SILVA, I, 2000: 263

vilas do Entre-Douro-e-Minho e Trás-os-Montes[53]. Também a Ponte do Carril (1609)[54], e a sua proximidade ao porto seco de Freixo de Espada-à-Cinta[55], tendo em consideração todas as medidas implementadas por Filipe II e Filipe III nesta matéria[56]. Outro exemplo que destacamos é o da Ponte de Goaes cuja provisão régia assume a sua importância nesse mesmo contexto comercial: «por não terem por omde possão pasar comercear e uizinhar com outros lugares»[57].

Olhando para a distribuição das Pontes no território, Maria de Lurdes Craveiro notou que «uma parte substancial das novas pontes (re)construidas se situa numa área geográfica fronteiriça, ou muito perto dela» chamando atenção para «toda a linha de fronteira entre Freixo de Espada-à-Cinta e Segura foi alvo de cuidadosa atenção. Acima do rio Douro e em situação geográfica próxima dos limites fronteiriços encontram-se as duas pontes de Arcos de Valdevez e a ponte sobre o rio Sabor. A sul servem de exemplo as de Olivença e de Ribeira de Moura[58]. Mas é sobretudo na zona centro, entre o Douro o Tejo, que se localizam seguindo, particularmente, o percurso do Mondego e seus afluentes e prolongando-se para sudoeste, abrangendo povoações como Torres Novas, Peniche ou Benavente. Já no horizonte Lisboa (…) com os acessos facilitados, ser mais rapidamente controladas»[59].

Como demonstrou Alicia Cámara Muñoz, a questão dos acessos foi particularmente valorizada por D. Filipe II (D. Filipe I de Portugal) que, em véspera de unificação da península, procurou reconhecer o território português ordenando «al ingeniero Juan Bautista Antonelli ir de Badajoz a Lisboa para ver cómo se podría desplazarse un ejército, luego debía reconocer Lisboa y cómo se la podía atacar, Almada, la torre de Belén, el castilla de San Ian, Cascaes y Setúbal, reconociendo toda la cosa

---

[53] OLIVEIRA, 1985: 150
[54] VITERBO, I, 1899: 324
[55] Sobre o porto seco de Freixo de Espada-à-Cinta cf. COSTA & CASTRO, 1998.
[56] Relativamente às medidas económicas implantas durante os Filipes cf. SERRÃO, 1990 e SERRÃO, 2004.
[57] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 80, fol. 102v. *apud* VITERBO, III, 1899: 66-67
[58] A ponte sobre a ribeira de Moura que Lurdes Craveiro se refere presumimos que seja aquela que João Francisco arrematou no ano de 1612 (VITERBO, I, 1899: 370) sobre a mesma Ribeira, mas junto da Vila de Avô (Guarda), na região beirã e não no Alentejo, como a historiadora identificou.
[59] CRAVEIRO, 2002: 449

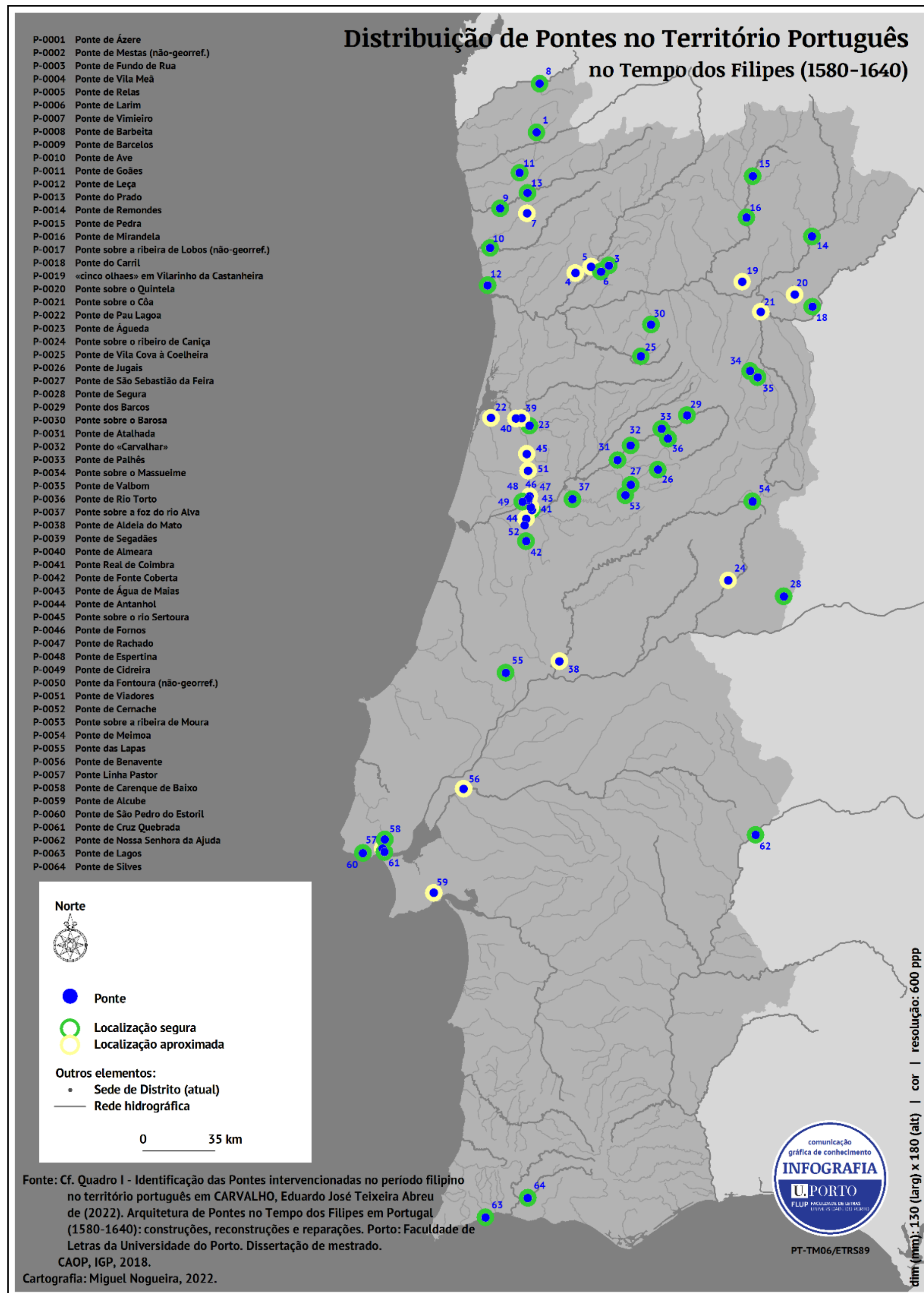
hasta Galicia (castillos, ríos, gentes de armas), para, a continuación, recorrer toda la raya entre Castilla y Portugal gasta Jerez de Badajoz, informando sobre las estradas, caminos, sendas y veredas por las que se podia entrar en Portugal. Le ordenaron que "sin entrar en Portugal, y que traxesse particular relación de toda ella, y los pueblos de la Comarca, y número de gente y armas que tenían, y de lo que le preciesse que sería necesario proveer"»[60]. Ou ainda, segundo informações de Suzanne Daveau, Jorge Luís de Barbuda que fugiu para Espanha em 1579, com a ajuda de Bautista Gésio, e que segundo reporta a D. Filipe II, Barbuda era um «homem hábil na Geografia e Corografia, em pintar mapas, lugares e províncias»[61] e como prova do seu conhecimento, e vassalagem, pretendia oferecer uma «descrição do Reino de Portugal, na qual estão pintadas ao natural todas as cidades, vilas, lugares, portos de mar e de terra, montes, vales, florestas e rios daquele Reino, muito distintamente para que V. M. receba contentamento em ver numa volta de olhos toda a situação daquele Reino, todas as vezes que quiser»[62].

Apesar de por lei[63] todas as petições remetidas ao desembargo do Paço, nos casos em que era necessário o lançamento de uma finta para a construção e reparação de uma ponte precisarem de justificar a as razões da obra, o conjunto numeroso das provisões omite esse dado mencionando apenas que o monarca constou da informação recolhida pelos oficiais camarários que a solicitaram. Entre as defesas apresentadas pela documentação encontramos a importância da Ponte: a) no sistema viário peninsular e (ou) inter-regional; b) a necessidade da sua reconstrução e (ou) reparação evitando-se danos e despesas maiores; c) e ainda a subsituição de travessias de madeira por cantaria. Desenvolveremos esta questão mais adiante.

---

60 Cf. CÁMARA MUÑOZ, 2014: 352
61 Cf. DAVEAU, 2007-2008: 10-11
62 Cf. DAVEAU, 2007-2008: 10-11
63 Referimo-nos ao diploma régio publicado em 1605 sobre a construção de pontes.

1.1. As Pontes - A sua localização no território



Mapa I – Distribuição das Pontes no Território Português no Tempo dos Filipes (1580-1640)

1.1.1. No Entre Douro e Minho

1.1.1.1. Pontes de Ázere e de Mestas

No dia 2 de agosto de 1613[64], D. Filipe III autorizou o lançamento de uma finta de quinhentos e noventa mil réis, solicitada pelos oficiais da câmara de Arcos de Valdevez, e com o parecer que mandou o provedor e corregedor de Viana Foz do Lima recolher, destinada à reconstrução das Pontes de Ázere e de Mestas. Os trabalhos foram arrematados por João Rodrigues, obrigado a seguir a «trasa e apontamentos que pellos ditos provedor e corregedor forão feytos»[65]. Trata-se de duas reedificações. A provisão citada, justifica o motivo da obra nos seguintes termos: «com as emchentes das agoas cayrão e aroynayrão, de manyera que se não pasava ya pro ellas pro se mudarem as estradas que hião ter as ditas pomtes pro outros caminhos, nos quais avia muytos perigos e risquos com grandes despendios e preda das vidas e fazendas dos caminhantes»[66].

De dois arcos de volta perfeita, e tabuleiro horizontal, a Ponte de Ázere (cf. volume II, fig. 3) assegura a travessia do rio homónimo, entre as freguesias de Ázere e Couto. Carlos Alberto Ferreira de Almeida integrou-a no percurso entre Ponta da Barca e Monção[67]. Segundo a «Carta geografica de Entre Douro e Minho» de Michel de Lescolles, a Ponte em Ázere servia ainda a estrada Ponte da Barca – Melgaço[68] (cf. volume II, fig. 1).

Não temos informação sobre a Ponte de Mestas.

1.1.1.2. Ponte de Fundo de Rua

---

[64] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 5, fol. 11v. *apud* VITERBO, II, 1899: 400-401
[65] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 5, fol. 11v. *apud* VITERBO, II, 1899: 400-401
[66] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 5, fol. 11v. *apud* VITERBO, II, 1899: 400-401
[67] ALMEIDA, 196Z: 206
[68] LESCOLLES, 1661

No dia 10 de dezembro de 1611[69], D. Filipe III autoriza o lançamento de uma finta de dois contos e seiscentos mil réis, com o acréscimo de trezentos mil réis «para outros gastos, quebras, sellarios, caminheiros e mais despesas», solicitada pelo corregedor e provedor da vila de Guimarães para o financiamento da construção da Ponte de Fundo de Rua, em Honra de Ovelha, atual Aboadela. Do montante total, a provisão acrescenta que «a comarqua da cidade do Porto pagara para a dita obra duzentos sesenta mil r.ˢ, que são quarenta mil r.ˢ mais alem do que por uos me foi limitado que se pagasse para ella, os quaes de abaterão a comarqua de Coimbra da contia em que foi orçada e o dinheiro da dita finta»; um claro incentivo fiscal para com os moradores de Coimbra e as Pontes que no mesmo termo se construíam. A empreitada foi arrematada pelo mestre João Lopes de Amorim.

A «necessidade que há de se fazer hua ponte no rio que passa junto de honra de Ouelha», conforme é fundamentada na provisão citada, encontra-se relacionada com a serventia à estrada do marão[70], que, e segundo Pinho Leal, «foi até ao meio deste século a estrada principal e mais seguida do Porto e do Minho para Trás-os-Montes»[71]. Nuno Resende acrescenta a sua relação com Amarante, e a relevância do santuário mariano, no contexto das peregrinações na Época Moderna acrescentando, uma vez mais, a sua importância do corredor «ligando a costa ocidental ao interior da Península»[72]. O padre João Baptista de Castro, no seu «Roteiro terreste», faz passar por Ovelha a estrada Amarante – Vila Real[73] e Amarante – Lamego[74].

Trata-se de uma obra de cantaria (cf. volume II, fig. 6) de quatro arcos de volta perfeita, de dimensões desiguais, e tabuleiro em cavalete. Os pilares são defendidos, a montante, por talha-mares de ângulo agudo, e a jusante, por contrafortes.

---

[69] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 21, fol. 208v. *apud* VITERBO, II, 1899: 76
[70] Cf. BALSA, 2018: 43-44, 54-55.
[71] LEAL, 1886: 702 *apud* BALSA, 2018: 54
[72] Cf. RESENDE, 2014: 78
[73] CASTRO, 1748: 195
[74] CASTRO, 1748: 128-129

1.1.1.3. As Pontes de Vila Meã e no lugar de Relas

No dia 21 de agosto de 1629[75], D. Filipe IV autoriza o lançamento de uma finta de cinco mil cruzados para a reconstrução das Pontes em Vila Meã e no lugar de Relas, e respetivas calçadas, conforme a petição dos oficiais da câmara da vila de Santa Cruz de Riba Tâmega. Os trabalhos foram arrematados por João Lopes de Amorim, «arquiteto dessa villa [de Guimarães]». A provisão fundamenta a necessidade das obras na seguinte forma: «caminho estar muito trabalhoso, de maneira que se não podia passar por elle».

A Ponte de Vila Meã assegurava a travessia do rio Odres e, segundo o «Roteiro» do Padre João Batista de Castro, servia a estrada Porto – Amarante[76]; um dos principais eixos de penetração do Entre Douro e Minho e de Trás-os-Montes[77] (cf. volume II, fig. 7). Na *Memória Paroquial* de Real, assinada pelo abade João Barbosa Garcia e pelos vigários Manoel Teixeira da Cunha e Francisco Pinto, é referida «huma ponte de cantaria com três arcos, e está situada perto do lugar de Villa Miam»[78]. Não a conseguimos identificar

A Ponte no lugar de Relas também não conseguimos reconhecer. Na Memória Paroquial de São Vicente de Amarante, os párocos Manoel de Vasconcelos e Silvestre Cerqueira Ribeiro referem-se a ela como «huma ponte de arco de hum só ilhal» sobre uma ribeira que «Nam tem nome certo, toma o nome do lugar por onde passa»[79] e que, segundo Pinho Leal, passava à entrada de Amarante e confluía no Tâmega[80].

1.1.1.4. Ponte de Larim

A construção da Ponte de Larim partiu da iniciativa do corregedor e vereador da vila de Guimarães e foi arrematada por João Lopes de Amorim, «arquiteto morador na dita villa». Para o seu financiamento foi solicitado o lançamento de uma finta de sete

---

[75] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 25, fol. 37v. *apud* VITERBO, II, 1899: 79
[76] CASTRO, 1704: 194-195
[77] PORTUGAL, 1861; EÇA, 1808.
[78] CAPELA, 2009: 175
[79] CAPELA, 2009: 140
[80] LEAL, I, 1873: 188

mil e quinhentos cruzados, autorizada por D. Filipe IV no dia 3 de julho de 1630[81]. Conforme o documento citado, os trabalhos foram fundamentados «por padeserem os pasageiros na pasagem do dito rio, por falta della muitos trabalhos, perdas e perigos de uida».

Segundo Carlos Balsa, a ponte «está inserida sobre uma derivação da via proveniente de Amarante e se dirige para a região do Douro, através de Mesão Frio»[82].

A Ponte de Larim (cf. volume II, fig. 9 – 10) assegura a travessia do rio Ovelha, em Gondar (Amarante). Tem quatro arcos de volta perfeita e tabuleiro horizontal. Os pilares centrais encontram-se protegidos por talha-mares de ângulo agudo, a montante, e por contrafortes escalonados, a jusante.

1.1.1.5. Ponte de Vimieiro

Conforme a fiança lavrada no dia 13 de setembro de 1615[83], a obra da Ponte do couto de Vimieiro foi arrematada pelo mestre de obras João Lopes de Amorim, pela quantia de seiscentos e cinquenta mil réis, «na forma da trasa e apontamentos que disso se fizerão que estão en poder do dito provedor». Trata-se de uma construção.

Assegurava a travessia do rio Este, entre o respetivo couto e Celeirós, e servia a estrada Braga – Porto[84], segundo o Padre João Baptista de Castro. Pinho Leal acrescenta que era «passagem da estrada real a macadam n.º3»[85].

1.1.1.6. Ponte de Barbeita

De um só arco de volta perfeita, a Ponte de Barbeita (cf. volume II, fig. 12) assegura a travessia do rio Mouro, entre Monção e Valadares. No ano de 1617 foi alvo de uma reconstrução que partiu da iniciativa dos oficiais da câmara de Valadares,

---

[81] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 25, fol. 99v. *apud* VITERBO, II, 1899: 80
[82] BALSA, 2018: 54
[83] AMAP. *Fundo Notarial,* Liv. 213, fol. 40-41 *apud* RUÃO, 1996: 303-304
[84] PORTUGAL, 1861
[85] LEAL, XII: 1873: 1446

arrematada pelo mestre de obras Amaro Francisco. Para o financiamento das obras foi solicitada uma finta de oitocentos mil réis, aprovada por D. Filipe III, no dia 10 de junho[86]. Trata-se de uma reedificação da obra medieval.

Servia a estrada Caminha – Ponte das Várzeas que se desenvolvia em paralelo ao rio Minho, junto da fronteira com Galiza[87] (cf. volume II, fig. 11). Carlos Alberto Ferreira de Almeida integra-a no troço Valença – Monção – Melgaço, relacionando-a com a estrada entre Melgaço e o mosteiro de Fiães, «exigida quer pela via económica do mosteiro quer também, porque, pelo que conta Fernão Lopes, para lá foi a esposa de D. João I, enquanto este cercava Melgaço.»[88].

1.1.1.7. Ponte de Barcelos

No dia 17 de agosto de 1628[89], D. Filipe IV autoriza o lançamento de uma finta de duzentos e cinquenta mil réis para a reconstrução da Ponte de Barcelos (cf. volume II, fig. 14), solicitada pelos oficiais da câmara de Barcelos. A obra foi arrematada pelo pedreiro Gonçalo Martins. O mesmo documento incluía a reedificação da Ponte de Ave.

A Ponte de Barcelos, cuja fundação data do século XIV[90], desempenhava um importante papel na travessia do rio Cávado, e na relação com a vila, que «tinha como polo de comércio e local de uma concorrida feira, pela frequência de trânsito inter-regional»[91]. Conforme a «Carta da Provincia do Minho para intelligencia das operações da Defeza projectadas em 1807»[92] e o «Mappa do distrito entre os rios Douro e Minho»[93], Barcelos era um epicentro de várias estradas (cf. volume II, fig. 13) para: Ponte de Lima, Viana do Castelo, Esposende, Vila do Conde, Famalicão, Porto e Braga. A

[86] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 22, fol. 32 *apud* VITERBO, I, 1899: 569
[87] PORTUGAL, 1813
[88] ALMEIDA, 1968: 205
[89] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Privilégios, liv. 2, fol. 145v. *apud* VITERBO, II, 1899: 148-149
[90] Cf. ALMEIDA, 1990: 31.
[91] ALMEIDA, 1990: 32
[92] NORTON, 1807
[93] PORTUGAL, 1861

principal estrada que servia foi assinalada pelo padre João Baptista de Castro: Porto – Ponte de Lima[94].

A Ponte de Barcelos trata-se de uma estrutura de cinco arcos de dimensões desiguais e tabuleiro horizontal. A montante, os pilares são defendidos por talha-mares de ângulo agudo e, a jusante, são reforçados por contrafortes. Segundo a ficha técnica do Sistema de Informação para o Património Arquitetónico, os autores Isabel Sereno, Paulo Dordio e Joaquim Gonçalves concluem que a intervenção de 1628 é responsável pelo alargamento e aplanamento do tabuleiro e pela cachorrada que hoje observamos[95].

1.1.1.8. Ponte de Ave

A Ponte de Ave (cf. volume II, fig. 17) assegura a travessia do rio Ave, entre Bagunte e Macieira da Maia. É constituída por oito arcos com dimensões, tipologias e pés direitos diferentes. Os pilares, a montante, são protegidos por talha-mares de ângulo agudo e, a jusante, são reforçados por talhantes e contrafortes.

Carlos Alberto Ferreira de Almeida integrou-a em dois itinerários: na estrada costeira que seguia da Ponte de Ave – Ponte de Lima, por Barco do Lago[96], e na estrada Porto – Barcelos (cf. volume II, fig. 15 – 16), conhecida na Época Medieval por *Via Veteris*[97].

Durante o domínio filipino foi alvo de duas intervenções, cuja iniciativa partiu do poder local. A primeira, devido ao seu desgaste, é arrematada por Gonçalo Martins, juntamente com a reedificação da Ponte de Barcelos, a dia 17 de agosto de 1628[98]. Pouco depois, no ano de 1634, encontrava-se no lastimável estado que «não se podia já pasar por ella, o que era em grande opresão dos passageiros», conforme a provisão de

---

[94] CASTRO, 1748: 180-181
[95] SERENO, DORDIO, GONÇALVES, 1994-2005
[96] ALMEIDA, 1968: 181-187
[97] ALMEIDA, 1968: 169
[98] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Privilégios, liv. 2, fol. 145v. *apud* VITERBO, II, 1899: 148-149

20 de julho[99]. Assim, e com base nas informações e petição enviada pelo corregedor e provedor da cidade do Porto, D. Filipe IV autorizou o lançamento de uma finta de dois mil cruzados. Os trabalhos foram arrematados pelo mestre de obras Constantino Vieira.

1.1.1.9. Ponte de Goães

Da iniciativa dos oficiais camarários dos concelhos de Penela do Duque e de D. João de Castro surgiu a reconstrução da Ponte de Goães (cf. volume II, fig. 19), cuja fundação recua ao período medieval[100]. Para as suas obras, arrematadas por Pero Soeiro, foi solicitada uma finta de um conto e duzentos e cinquenta mil réis, aprovada por D. Filipe IV a 19 de abril de 1624[101]. Segundo a provisão régia, o mestre de pedraria ficava obrigado a dar por concluída a obra no prazo de dois anos com a cláusula de serem avaliadas «e aprouadas por offisiaes de obras que o bem emtemdão e approuem». Tal atenção esta relacionada com a importância do eixo viário que servia; o documento citado é claro nesse aspeto: «por estar em hua estrada real e de gramde comcurso e pasagem de gente e era neseçario tornarse a redificar por que doutra maneira padeserião grande detrimento os naturaes deste Reino por não terem por omde possão pasar comercear e uizinhar com os outros lugares delle». Tratava-se da estrada Braga – Ponte de Lima (cf. volume II, fig. 18). Carlos Alberto Ferreira de Almeida reforçou a importância deste eixo como um local concorrido sobretudo pelos peregrinos de Santiago[102].

Apresenta quatro arcos de volta perfeita, sobre os quais corre um tabuleiro em cavalete. Os pilares são protegidos por dois talha-mares de ângulo reto, solução justificada por Justino Maciel pois «A ponte encontra-se numa curva bastante acentuada do leito do rio»[103]. A jusante, é reforçada por dois talhantes. O numeroso conjunto de

---

[99] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 26, fol. 194. *apud* VITERBO, III, 1899: 186
[100] MACIEL, 1982: 616
[101] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 80, fol. 102v. *apud* VITERBO, III, 1899: 66-67
[102] ALMEIDA, 196X: 198-199
[103] MACIEL, 1982: 616

silhares siglados, assinalados pelo investigador citado[104], corresponde ao aproveitamento do material e (ou) das fundações medievais.

1.1.1.10. Ponte de Leça

A Ponte sobre o Leça, entre Leça da Palmeira e Matosinhos, deveu-se à iniciativa de D. Filipe III, que instruiu o licenciado Lopo Dias de Goes, corregedor e provedor da cidade do Porto, a colocar a sua reedificação em pregão, como se lê na provisão de 5 de junho de 1619[105]. No mesmo documento é autorizado o lançamento de uma finta de seis mil cruzados, e confirmada a arrematação pelo mestre de obras Pantaleão Pereira.

Apesar da provisão citada se referir a uma reedificação, não se conhece travessia anterior, como já explicou Flávio Gonçalves apontando para uma lacuna documental[106].

Carlos Alberto Ferreira de Almeida integrou-a na estrada Porto – Vila do Conde, defendendo a importância desta via no contexto do comércio de sal[107]. No ano de 1649 uma nova provisão, referente à sua reconstrução, justifica a sua importância por «ser passagem geral em ocasião dos Rebates»[108]. Por esta Ponte passava ainda um dos percursos de Santiago Compostela, «cujo traçado seguia através de Matosinhos, Mindelo, Azurara, Póvoa do Varzim, Esposende, Viana da Foz do Lima, Caminha, Vila Nova de Cerveira e Valença»[109].

1.1.1.11. Ponte do Prado

No dia 17 de julho do ano de 1586, António Martins, António Sequeira e Diogo Vaz registam que «tomarão certa obra da ditta ponte de Prado per arrematação da mão do senhor provedor da comarca da correição de Viana da Foz do Lima por preço e contia

---

[104] MACIEL, 1982: 616-617
[105] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 44, fol. 100v. *apud* VITERBO, II, 1899: 249
[106] GONÇALVES, 1953: 300
[107] ALMEIDA, 1968: 167-168
[108] ANTT. *Chancelaria de D. João IV*, liv. 15, fol. 279v. *apud* VITERBO, III, 1899: 326-327
[109] MORENO, 1986: 78

de oytocentos e corente mill reis»[110]. Corresponde à reconstrução da Ponte medieval que, desde o ano de 1510, estava arruinada[111]. No dia 20 de agosto do mesmo ano de 1586, António Sequeira ajustava com o pedreiro Gaspar Vaz o lajeamento da ponte «ate por todo ho mês d'Outubro» pelo preço de «cada braça myll reis»[112]. O documento acrescenta que: «Convem a saber pollos que ouver de fazer nos lugares que não forem no lageamento que se ouver de fazer no cado da ditta diguo fazer no meio da ponte homde não tem nenhua pedra porque estas que serão cinco braças pouco mais ou menos e lhe ha de paguar a mill e dozentos e cincoenta reis e todas mais a myll reis como dito he»[113].

Com base nas procurações de António Dias, José Ferrão Afonso aponta o ano de 1585 como o início das obras[114].

A inscrição comemorativa, que se encontra gravada no varandim posicionado sobre os dois arcos centrais, assegura que a Ponte foi promovida por António de Castro de Viana, certamente correspondendo ao vereador da mesma vila, com uma data que deve corresponder ao término das obras.

ESTA OBRA FES ANTONIO DE CASTRO DE A VILA DE VIANA 1616

Em posição oposta, está gravada uma outra inscrição com um tom moralizante e até doutrinante, que se lê:

ENCOANTO TIVERES DIAS MIRA POR TI SÊ PRVDENTE. ASI COMO PAGA LA PONTE SE PAGA LA VIDA BREVEMENTE

---

110 ADB. *Nota Geral,* 1ª Série, 59, 1586, Julho 17, fol. 15 e ss *apud* AFONSO 2008: 230-231, nota 162
111 ABREU, 1955: 62
112 ADB. *Nota Geral,* 1ª Série, 59, fol. 76vº *apud* AFONSO, II, 2009: 231, nota 162.
113 ADB. *Nota Geral,* 1ª Série, 59, fol. 76vº *apud* AFONSO, II, 2009: 231, nota 162.
114 AFONSO, 2008: 230-231, nota 162

Na Ponte de Canaveses havia uma inscrição semelhante[115] e que segundo António Monteiro representa «uma advertência cristã ao transeunte»[116].

A Ponte do Prado organiza-se em nove arcos de dimensões, tipologias e pé-direito diferentes. O tabuleiro é em duas rampas. Os pilares são fundados sobre afloramentos rochosos, e protegidos por talhantes e talha-mares de ângulo agudo. A montante, entre dos dois arcos centrais, o pilar é reforçado por um contraforte. O intradorso de alguns arcos apresenta silhares siglados (cf. volume II, fig. 24).

Naturalmente a sua importância estava relacionada com a cidade de Braga, um marcante epicentro de vias na região Minho (cf. volume II, fig. 20 – 22). Tal é referido num documento de 1789, dirigido ao monarca pelos habitantes da cidade, atestando a importância da Ponte do Prado no quadro económico da região: «a mesma cidade comunicável com muytas e notaveis povoações da Província do Minho como herão Vianna, Valença, Ponte de Lima e outras e até com o Reyno da Galiza por hua ponte vulgarmente chamada de Prado … cuja ponte facilitava o giro do negocio e era necessária para o Comercio da Provinda»[117].

1.1.2. Em Trás-os-Montes

1.1.2.1. Ponte de Remondes

Os trabalhos na Ponte de Remondes, que tinham sido arrematados em 1591, encontravam-se suspensos devido ao falecimento dos seus mestres. Para dar continuação à obra, os oficiais camarários de Mogadouro solicitaram o lançamento de uma nova finta de doze mil cruzados, aprovada por Filipe III no dia 2 de setembro de 1611[118] por se considerar uma obra «tão necessaria». Os trabalhos foram arrematados pelo pedreiro João Gonçalves. O documento citado acrescenta alguns dados de natureza

---

[115] «NONTARDES CONVERTIAD ME / NE TE ADPREHENDAT MORS IN / PECATIS, SVBITO» (Cf. MONTEIRO, 1948: 27-28)
[116] MONTEIRO, 1948: 29
[117] Cf. OLIVEIRA, 1985: 156 (nota 216)
[118] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 27, fol. 255v. *apud* VITERBO, I, 1899: 452-453

técnica: «talhamares fossem mais largos, todos de camtaria, não semdo damtes mais que as quinas delles e o arco mayor assy o anel como a volta toda de camtaria»[119].

Em 1618 as obras continuavam, porém, sob o comando dos mestres António Fernandes, Gonçalo Aguiar e Diogo Vaz[120].

A Ponte de Remondes, permitia a travessia do rio Sabor, entre Castro Vicente e Mogadouro[121]. A «Carta militar» de Lourenço Homem da Cunha de Eça[122] (1808), enquadra-a numa via de carácter secundário[123] (cf. volume II, fig. 25) entre Mirandela e Miranda do Douro, assim como a representação de James Wyld[124] o confirma (cf. volume II, fig. 26).

A Ponte, hoje submersa devido à construção da barragem do Sabor, tratava-se de um exemplar (cf. volume II, fig. 27) de cinco arcos de volta perfeita com dimensões desiguais, encimados por trio de olhais, sobre os quais corria um tabuleiro horizontal. Os pilares, a montante e a jusante, eram protegidos por talha-mares e talhantes de ângulo agudo. Apresentava dois tipos de aparelho: cantaria, nos arcos e olhais, talha-mares e contrafortes, e xisto, nos paramentos.

1.1.2.2. Ponte de Pedra

No dia 4 de janeiro de 1635[125], foi concedida a autorização para o levantamento de uma finta de dois mil e quinhentos cruzados destinados à reconstrução da Ponte de Pedra, solicitada pelos oficiais camarários da vila de Torre de D. Chama, entre o dito local e Fradizela. Gonçalo Aguiar arrematou a empreitada.

A provisão régia refere a sua importância no contexto viário: «de muita passagem pera os Reinos de galliza e Castella». Em 1758, o cura de S. Pedro Velho

---

[119] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 27, fol. 255v. *apud* VITERBO, I, 1899: 452-453
[120] Cf. RODRIGUES, 2007: 275-276
[121] BETTENCOURT, ca. 1863
[122] EÇA, 1808
[123] Pela diferença de traçado.
[124] WYLD, 1842
[125] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 40, fol. 17. Citado em VITERBO, I, 1899: 491

descrevia-a como das «milhores da Provincia de Trás os Montes, estra (*sic,* por estrada) mais frecuentada»[126]; trava-se da estrada Valpaços – Bragança. Também o cura de Fradizela se refere ao seu enquadramento viário: «estrada comua para a cidade de Bragança e para as mais partes principais desta Provincia e de todo o Reino»[127]. As suas fundações recuam ao período romano pertencendo ao percurso da via 17, segundo o itinerário de Antonino, que ligava *Bracara Augusta* a *Asturica*, por *Aquae Flaviae*[128].

Sobre o rio Tuela, a Ponte de Pedra é composta por seis arcos de volta perfeita, dispostos simetricamente, sobre os quais um tabuleiro horizontal que permitia «por ella dous carros carregados e aparados»[129], segundo a descrição do cura de S. Pedro Velho. Os pilares são protegidos por talha-mares e talhantes de ângulo agudo. Alguns dos seus silhares apresentam elementos característicos das pontes romanas: marcas de fórfex e o almofadado (cf. volume II, fig. 29).

1.1.2.3. Ponte de Mirandela

A Ponte de Mirandela, cuja fundação Ernesto Sales defende situar-se entre os finais do século XV e início do século XVI[130], foi alvo de diversas benfeitorias durante o período filipino. A sua localização, servindo a estrada entre Mirandela e Vila Real, que continuava até ao Porto por Amarante e Penafiel[131], afirmava a sua importância enquanto principal corredor de circulação entre o Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes; aliás, na *Memória Paroquial* de Mirandela, o reitor *Joseph Luis Machado* e o cura *Eusebio Esteve Dias* escreveram que esta travessia era a principal sobre o rio Tua e utilizada por «todos os comerciantes que vem de Villa Real, Braga, Viana, Chaves, Bragança, Miranda, Castella, Galiza e outras mais terra porque as que mais tem o rio tua ficam muito distantes»[132].

---

126 Cf. CAPELA, 2007: 509
127 Cf. CAPELA, 2007: 491
128 FUENTES, 2001: 370
129 Cf. CAPELA, 2007: 509
130 SALES, II, 1983: 272
131 Cf. EÇA, 1808
132 CAPELA, 2007: 499

A primeira intervenção é datada do ano de 1608 que, na provisão que se dirige à construção de uma Ponte sobre a ribeira de Lobos, refere a reedificação de um pilar da Ponte de Mirandela que estava «aRuinado e para cair»[133]. Mais tarde, no dia 24 de novembro de 1624[134], D. Filipe IV, tendo em consideração as informações enviadas pelo provedor da vila de Torre de Moncorvo, e devido à falta de fundos para a continuação das obras arrematadas por Pero da Fonseca, autoriza o lançamento de uma finta de três mil cruzados e trezentos mil réis para a sua conclusão, com a clausula de dar por terminada «Antes que este ano emtre o imverno e fique ja segura de a poderem tornar a Ruinar as agoas do rio». Contudo, passavam-se dez anos e as obras estavam por concluir em consequência do falecimento de Pero da Fonseca. Uma nova provisão, do dia 24 de novembro de 1634[135], dá conta que as obras estavam paradas há cerca de nove anos, ou seja, em 1625. Tendo em consideração o importante eixo viário que a Ponte servia, enquanto «passagem para muitas partes deste reino e estrada para todo Emtre Douro e Minho e Tras os Montes e reinos de Galiza e Castella», o provedor de Torre de Moncorvo solicitou uma nova finta de doze mil e quinhentos cruzados, «com toda a breuidade». A empreitada foi arrematada pelo mestre João Lopes de Amorim, obrigado a consertar a «parte que dantes estaua [arruinada], mas ainda por outras, de maneira que toda tinha necessidade de se refazer, antes que de todo viesse a cair».

Trata-se de uma obra (cf. volume II, fig. 30) composta por vinte arcos de dimensões, pé-direito e tipologias diferentes, que sustentam um tabuleiro horizontal. Apenas uma secção da ponte se encontra protegida por talha-mares e talhantes, junto de Mirandela, correspondendo a um conjunto de sete, de ângulo agudo, com comprimentos e larguras desiguais.

1.1.2.4. Ponte sobre a ribeira de Lobos

---

[133] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 115v. *apud* SALES, II, 1983: 288-289
[134] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III*, liv. 18, fol. 197v. *apud* SALES, II, 1983: 273-274
[135] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 29, fol. 254v. *apud* VITERBO, II, 1899: 80

As margens da ribeira de Lobos estavam ligadas por uma ponte de madeira que se mostrava insuficiente face às exigências da sua corrente. De forma a evitar os sucessivos «desastres e mortes na passagem dele», os oficiais da câmara de Mirandela solicitaram o lançamento de uma finta para a construção de uma «ponte de pedraria». O pedido foi aceite, conforme a provisão de 20 de agosto de 1608[136], e a câmara foi instruída por D. Filipe III a fazer «p.ª (praça?) com pregão as ditas obras e sendo ambos presentes com os ditos officiais da camara as aRematareis a quem for por menos as quiser fazer com segurança (…) e da contia em que si for aRematada a dita obra fareis lançar finta», segundo ditava a lei de 1605[137].

Como notou Ernesto de Sales, a sua edificação beneficiava não apenas a população, mas, e também, a casa dos Távoras, detentores de várias propriedades em ambas as margens da ribeira, alegando a influência de Luís Alvares de Távora junto de D. Filipe III que, em 1611, o nomeava primeiro conde de S. João da Pesqueira[138].

Não conseguimos identificar. Em 1758, o reitor Joseph Luis Machado e o cura Eusebio Esteve Dias descreveram-na como: «huma ponte de alvenaria com dois arcos»[139].

1.1.2.5. Ponte do Carril

De um só arco, e tabuleiro horizontal, a Ponte do Carril (cf. volume II, fig. 31) assegura a travessia do ribeiro de Moinhos. Pinho Leal escreveu que: «Na base d'esta collina [Cabeço de S. Braz] passa a estrda de Lagoaça, Mogadouro, etc.»[140]; a Ponte surge certamente neste contexto viário. O seu vocábulo sugere ainda uma via de uso local. Segundo Nuno Resende, «carril», assim como tantas outras terminologias associadas ao vocabulário das estradas, «designa caminhos de acesso a zonas de cultivo,

---

[136] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 115v. *apud* SALES, I, 1983: 288-289
[137] Cf. ANDRADE E SILVA, II, 1855: 133
[138] SALES, II, 1983: 289-290
[139] CAPELA, 2007: 499
[140] LEAL, III, 1873: 236

pequenos troços de calçadas financiados pelos moradores de determinado termo para uso interno e acesso dos carros de bois ou gado cavalar.»[141].

Arruinada, as suas obras foram arrematadas por Gonçalo Aguiar por um conto e cento e cinquenta mil réis. Para o seu financiamento, os oficiais da câmara de Freixo de Espada à cinta solicitaram uma finta que foi autorizada por D. Filipe III, no dia 22 de Novembro de 1609, por «o caminho estar muito trabalhoso, de maneira que se não pode pasar por elle»[142].

1.1.2.6. «cinco olhaes» em Vilarinho da Castanheira

No dia 20 de setembro de 1611[143], com base na petição dos oficiais de Vilarinho da Castanheira e na informação recolhida pelo licenciado António Veloso, D. Filipe III autoriza o lançamento de uma finta que não ultrapassara os oito mil cruzados destinada à reconstrução de «cinco olhaes de pontes» (por «olhaes» entenda-se arcos), sobre cinco ribeiros, e respetivas calçadas, arrematadas pelo mestre de cantaria António Fernandes.

1.1.2.7. Ponte sobre o Quintela

Descrita como «gramde necessydade que auia de se fazer hua pomte de pedraria no rio que se chama Quintella emtre a dita villa e de Freixo despada simta», D. Filipe III autoriza o lançamento de uma finta de quatrocentos mil réis, solicitada pelos oficiais da vila de Mós, em 24 de outubro de 1608[144]. As obras foram arrematadas pelo mestre de obras António Fernandes.

Não a conseguimos identificar. No entanto, o cura Pedro Domingues Cabral, Francisco Gonçalves Camiza e Caetano José Borges, na Memória da vila de Mós,

---

[141] RESENDE, 2011: 188
[142] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 20, fol. 184 *apud* VITERBO, I, 1899: 490-491
[143] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 23, fol. 295 *apud* VITERBO, I, 1899: 323
[144] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 20, fol. 91 *apud* VITERBO, I, 1899: 324-325

assinalam duas pontes, mas sem referir o rio Quintela: uma permitia atravessar a ribeira do Seixal e a outra a ribeira de São Xisto[145].

1.1.3. Na Beira

1.1.3.1. Ponte sobre o Côa

No dia 10 de fevereiro de 1612[146], D. Filipe III comunica ao provedor da comarca de Lamego que, após a consulta das informações recolhidas por seu mando sobre a ponte que se queria fazer sobre o rio Côa, «no lemite e termo da villa de Longroiva das villas de Almeandra e Castello Melhor», e por se concluir ser «necessario fazersse a dita ponte, polo rio ser muito gramde e furioso e de muita passagem, assy para este Reyno como delle para Castella, e com ella se escusar a barca que nelle amda passamdo gente com muito risco», autoriza o lançamento de uma finta de doze mil cruzados. Os trabalhos foram arrematados pelo mestre de pontes António Fernandes. A mesma provisão determina que: «emcomendareis assy aos uereadores das ditas villas de Almendra e Castello Milhor como aos da villa de Lamgroiva que vezitem as obras da dita pomte os dias que vos parecer como zelosos do bem comum e saibam se os officiaes trabalhão e as achegas que tem»[147].

Não conseguimos identificar a localização da ponte. Temos apenas conhecimento que, e tendo em consideração as representações cartográficas de Lourenço Homem da Cunha de Eça[148] (cf. volume II, fig. 31) e de Franz Johann Von Reilly[149] (cf. volume II, fig. 33), o rio Côa, no recorte geográfico em questão, era atravessado por duas estradas. Uma junto da foz do rio e outra a montante. Contudo, se a ponte em questão foi construída, em 1758 já não existia. Segundo as Memórias Paroquiais, o vigário José Gonçalves da Guerra[150], de Almendra, e o confirmado João

[145] Cf. CAPELA, 2013: 599
[146] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 4, fol. 118v. *apud* VITERBO, I, 1899: 323-324
[147] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 4, fol. 118v. *apud* VITERBO, I, 1899: 323-324
[148] EÇA, 1808
[149] REILLY, 1799-1806
[150] Cf. CAPELA, 2013: 596

Pinto da Fonseca[151], de Castelo Melhor, não fazem referência a pontes sobre o Côa. Já o vigário de Longroiva, Frei José Soares como António Esteves de Pereira, de Vila Nova de Foz Coâ, assinalam barcas de passagem. O primeiro descreve «huma barca em que se passa no Inverno que hé deste concelho e do de Almendra»[152], e o segundo refere que «na foz deste rio anda hum barco pertencente ao concelho desta villa, livre para os moradores della»[153], fazendo a ligação certamente com Castelo Melhor.

1.1.3.2. Ponte de Pau Lagoa

Segundo a provisão de 2 de janeiro de 1607[154], os oficiais das câmaras de Ílhavo e Arada solicitaram o lançamento de uma finta para as obras da Ponte de Pau Lagoa, entre as respetivas vilas e Aveiro, e suas calçadas. Com base nas informações recolhidas pelos respetivos oficiais camarários e pelo corregedor de Coimbra, a sua importância, a nível do registo local, era sustentada da seguinte forma: «como os moradores da dita villa tem naquela p[te] onde esta suas fazendas e na pasagem pera ellas recebem muito trabalho sem a dita ponte». Visto isso, D. Filipe III autoriza o lançamento de uma finta de trezentos e setenta e cinco mil réis, arrematadas pelo pedreiro Domingos Ribeiro, sendo que duzentos e setenta e cinco mil réis foram retirados das sisas de Aveiro, e os restantes cem mil réis foram distribuídos por finta.

1.1.3.3. Ponte de Águeda

Conforme se lê na provisão de 1614[155], a reconstrução da Ponte de Águeda, sobre o rio Vouga, partiu da iniciativa de D. Filipe II que ordenou a realização de diligências «acerca da obra eu faltaua por fazer». As diligências foram executadas pelos oficiais da câmara da vila de Esgueira e pelo corregedor de Coimbra que concluíram «ser

---

[151] Cf. CAPELA, 2013:598
[152] Cf. CAPELA, 2013: 409
[153] Cf. CAPELA, 2013: 612
[154] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 16, fol. 199v. *apud* VITERBO, II, 1899: 376
[155] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 179 *apud* VITERBO, III, 1899: 61-62

mui nesesario fazerse a dita pomte de todo, por della auer muita nesesidade, por ser estrada muito afrequentada de gente peras comarcas deste reino». Foi autorizado o lançamento de uma finta de um conto e duzentos e setenta mil réis e a obra foi arrematada pelo mestre de obras Manuel Simões. O mesmo documento declarava que: «encomendareis ao juis da terra vizite as ditas obras os dias que uos paresser e veija as achegas que tem».

Não encontramos outras referências. O prior Manuel de Abranches da Costa, em 1758, deixou-nos o registo da sua estrutura: «Tem huma boa ponte de pedra de cantaria antigua que dizem fora feita pellos romanos, larga e capaz, com cinco olhais, a qual se acha em bom estado, nam obstante o grande trabalho da estrada rial»[156]. Referia-se ao corredor de circulação Coimbra – Porto[157] (cf. volume II, fig. 34 – 35).

1.1.3.4. Ponte sobre a ribeira de Alpreada

No dia 2 de outubro de 1640[158], com base na informação recolhida pelo provedor da Comarca de Castelo Branco e «da neçesidade que auia de fazer de pedra hua ponte» sobre a ribeira de Alpreada, «onde chamão a fos da Caniça», arrematada por Amaro Rodrigues, D. Filipe III autoriza, conforme solicitado, o lançamento de uma finta de quatro mil cruzados, repartida pelas comarcas de Castelo Branco, Guarda, Viseu, Lamego, Miranda, Torre de Moncorvo, Esgueira, Porto, Guimarães, Tomar, Santarém, Torres Vedras, Setúbal, Beja Évora, Elvas e Portalegre.

Pela descrição do local de construção, a Ponte assegurava a comunicação entre São Miguel d'Acha e Oledo, e servia a estrada Castelo Branco – Idanha-a-Nova (cf. volume II, fig. 37). Na Memória Paroquial de Oledo, o encomendado João de Chaves Sarafana escreve que a referida ribeira «tem huma ponte de cantaria que chamam a ponte de Sam Giam, que fica no caminho que vai para a villa de Castelo Branco.»[159].

---

[156] Cf. CAPELA, 2011: 135
[157] Cf. CARVALHO, 1777-1780, CASTRO, 1748: 178-179
[158] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Privilégios, liv. 4, fol. 164 *apud* VITERBO, II, 1899: 381-382
[159] Cf. CAPELA, 2019: 338

1.1.3.5. Ponte de Vila Cova à Coelheira

No dia 25 de outubro de 1602[160], D. Filipe III autoriza o lançamento de uma finta de um conto e quinhentos mil réis, solicitada pelos oficiais camarários de Vila Cova à Coelheira, destinados à construção de uma ponte de cantaria junto da mesma vila, sobre o rio Alva. A empreitada foi arrematada por António Marques, pedreiro, «cõforme aos apontamentos e traça sobre ella feytos e onde está assentado fazerse». Esta travessia resulta dos interesses da Coroa que ordenara a realização das diligências.

Segundo a provisão citada, a sua edificação «constou ser muy necessario», mas, e apesar da sua monumentalidade, observando a estrutura viária[161] (cf. volume II, figs. 38 – 39), Vila Cova à Coelheira afasta-se dos grandes corredores de circulação.

Trata-se de uma ponte de cantaria composta por três arcos de volta perfeita. O arco central apresenta as maiores dimensões, elevando o tabuleiro, conferindo-lhe o perfil em cavalete (cf. volume II, fig. 40). Os pilares são protegidos por talha-mares e talhantes de ângulo agudo.

1.1.3.6. Ponte de Jugais

No ano de 1624, D. Filipe III autoriza o lançamento de uma finta de setecentos e setenta e oito mil réis destinados à construção da ponte de Jugais, entre São Romão e Valezim, conforme a petição dos oficiais das câmaras das respetivas localidades, conforme nota de Sousa Viterbo[162]. Os trabalhos foram adjudicados por David Alvares.

António Marques da Gaiscar assinalou que, sobre a freguesia de São Romão, em 1758, «tem o rio Alva huma ponte de cantaria, aos Jugaes, honde já vai metido também o dito rio do Sabugal»[163]. Trata-se de uma estrutura de cantaria de um arco de volta

---

[160] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 51 *apud* VITERBO, II, 1899: 138-139
[161] EÇA, 1808; REILLY, 1799-1806; WYLD, 1852.
[162] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 11, fol. 157v. Citado em VITERBO, I, 1899: 495
[163] Cf. CAPELA, 2013: 539

perfeita, fundado sobre afloramentos rochosos, e tabuleiro horizontal (cf. volume II, fig. 44). Mais recentemente procedeu-se ao seu ampliamento, certamente correspondendo à abertura da estrada nacional 231.

Devemos enquadrar esta estrutura na estrada Viseu – Castelo Branco (cf. volume II, fig. 41 – 43).

1.1.3.7. Ponte de São Sebastião da Feira

No dia 20 de setembro de 1614[164], face à petição entregue pelos oficiais e moradores da camara da Vila de São Sebastião da Feira, e em resposta às diligências ordenadas por D. Filipe III, o monarca autoriza o lançamento de uma finta de um conto e quinhentos e cinquenta mil réis destinados à construção da ponte sobre o Alva. A empreitada foi arrematada por João Francisco, «mestre de obras e bom official», conforme a traça que havia realizado. A distribuição da finta permite observar o impacto da ponte no esquema viário: Porto, Lamego, Viseu, Coimbra, Portalegre, Elvas, Évora, Guarda, Viana Foz do Lima, Guimarães, Torre de Moncorvo, Esgueira e Castelo Branco. O mesmo documento obriga a: «emcomemdareis a um dos uereadores da dita villa, o que uos parecer mais zeloso do bem cumum, que vezite a dita ponte e saiba se trabalham».

Trata-se de uma estrutura de dois arcos de volta perfeita, lançados sobre afloramentos rochosos, e tabuleiro horizontal. O pilar encontra-se protegido por um talha-mar e talhante de ângulo agudo (cf. volume II, fig. 45).

Em semelhança à ponte de Vila Cova à Coelheira, também a ponte de São Sebastião da Feira se afasta dos grandes percursos da Beira Alta.

1.1.3.8. Ponte de Segura

[164] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 182 *apud* VITERBO, I, 1899: 368-369

A provisão de 3 de setembro de 1587[165] noticia que o provedor de Castelo Branco procedeu às diligências ordenadas por D. Filipe II acerca das obras da ponte de Segura. Assim ficamos a saber que já havia sido arrematada no ano de 1573 por Gaspar Fernandes, e outro «companheiro», por oito mil cruzados, mas que por dificuldades na recolha da finta não conseguiu terminar:

> *paguos ametade nos Reynos de Castella e a outra ametade por has comarquas destes Reynos, de que já tem recibydos tres mil cruzados dos ditos Reynos de Casteçça e que os mil cruzados que faltão para comprimentos dos iiii cruzados que forão lamçados neles estão depositados na villa d Alcamtara para se darem ao dito Gaspar Fernandez tamto que acabar a dita obra e dar segura e que os outros IIIII cruzados que forão lamçados as comarquas destes Reynos se havyão de arrecadar em tres anos e não soomente se harecadarão mas allguas dellas ouurão prouisoees de espera para não paguarem e por esa causa o dito Gaspar Fernandes fez ecampação da dita hobra e perdas que sobcedesem serem a comta das ditas comarquas, as quaes perdas forão muitas pellas cheas he grandes imuernadas que ouue naquele tempo leuarem muita pedraria, madeira, chumbo, preguadura, cal e outras hacheguas oara iso necessárias como tão bem por motiuo das alteraçoees passadas lhe furtarão muitas das ditas cousas.*

A obra era descrita como «muito necessario fazerse para o bem cumum de todo ho pouo asy destes Reynos como os de Castella» para «se escusarem muitas mortes que todos os anos sobcedem na pasajem daquelle rio por ser muito gramde e impetuoso», e por esses motivos D. Filipe II ordena, em 1587, o refintamento da obra: «em tempo de dous anos façaees refintar bij^{e} rs pellas cidades, villas e luguares das comarcas declaradas nos roles por homde se fez a primeyra fimta […] etramdo nelles os clxxxj rs que estauão mamdados fimtar por provisão do senhor Rey dom Emrique»[166].

Gaspar Fernandes comprometia-se a seguir «a traça que sobre isto estaa dada», correspondendo aos apontamentos realizados por Pedro Villegas, Diego de Castañeda e Sebastián de Aguirre no ano de 1571, por ordem do Governador da vila de Alcântara, Juan de Montalegre[167]. O projeto, conforme a declaração assinada pelos referidos mestres, esta descrito nos seguintes termos:

---

[165] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* Doações, liv. 19, fol. 124v. *apud* VITERBO, I, 1899: 330-331
[166] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* Doações, liv. 19, fol. 124v. *apud* VITERBO, I, 1899: 330-331
[167] GIMENO PASCUAL, 1997: 193

Primeiramente que los dos pilares se vuelvan a hazer en el mismo sitio que estaban los antiguos, e del mesmo grueso de los que están hechos, e del mesmo ancho com sus tajamares conforme a los que están hechos. E de la misma labor pilares e tajamares que los antiguos. E que suban de piedra cuatro pies e medio que son tres hiladas. E sus capiteles como los demás. E de allí suba la vuelta a medio punto lo que conviene. Y en los dos pilares de los arcos antiguos se han de subir encima de los capiteles las mesmas tres hiladas de piedra para que de allí para arriba se hagan los arcos que son tres e dos pilares. E los sillares e bolsores han de ser conforme a los que están hechos, de manera que pilares e arcos sean conforme a los antiguos que están hechos por manera que toda la obra, vieja e nueva, sea de una labor. E los tajamares han de subir hasta los capiteles[168].

Segundo o documento citado, «conviene que se vuelva a hacer e reedificar porque es muy útil e provechosa para las comarcas de Castilla como a las de Portugal e a todos los vecinos comarcanos», destacando a sua a localização:

«E que no ay otro mejor sitio ni donde más convenga a la república e comarcas que es donde está, porque tiene a entrambas partes muy grandes estribos y está en más camino real que si ha en outra parte ninguna de todo el río porque en otras partes si hay estribo a un cabo no lo hay a outro e no hay tan buen aparejo de materiales».

Helena Gimeno Pascual defende a importância desta ponte associando-a com o eixo estratégico que conectava Idanha-a-Velha e Alcântara, colocando «en comunicación la zona noroeste de Portugal con Extremadura»[169].

Apesar da intervenção ocorrida nos finais da década de 1580, focada no alongamento dos pilares, e que fez sobressair o seu perfil em cavalete, a Ponte de Segura (cf. volume II, fig. 46) conserva parte significativa daquilo que era a estrutura do período romano dentro das qualidades técnicas e formais que a caracterizam, e que Manuel Durán Fuentes encontrou na ponte de Alcântara um paralelismo construtivo[170].

---

[168] AGS. *Consejo Real, Legajo,* 351, 5, fl. 1-24 *apud* GIMENO PASCUAL, 1997:196-197.
[169] GIMENO PASCUAL, 1997: 200
[170] Cf. DURÁN, 2001: 200-206

1.1.3.9. Ponte dos Barcos

No dia 6 de setembro de 1602[171], D. Filipe III autoriza o refintamento da obra da Ponte dos Barcos, sobre o rio Mondego, «atee conthia dos ditos mil e quinhentos cruzados», solicitada pelos oficiais do concelho de Tavares, por «ser muito importante e necessario acabarse a obra da dita ponte por ser de muita passagem pera diversas partes de meus reinos assim de Portugal como de Castella». Segundo a provisão citada, a ponte havia sido arrematada por Domingos João em data anterior, «o qual tinha feito na dita ponte dous arcos com a qual obra tinha satisfeito com a obrigação de seu contrato», porém a obra não ficara firme e «hera necessario fazerem-se mais dous arcos hum de cada parte de dezoito palmos de altura cada hum e de vinte e tantos de largura com outras fortificações e paredes que faltavam pera ficar a dita obra firme e segura» (cf. volume II, fig. 49).

Tendo em consideração os trabalhos cartográficos de Franz Johann Von Reilly[172], Lourenço Homem da Cunha de Eça[173] e James Wyld[174] (cf. volume II, figs. 47 – 48), trata-se da estrutura que assegurava a travessia do rio Mondego em Fornos de Algodres, e que servia o corredor Viseu – Celorico da Beira.

Na Memoria Paroquial de Fornos, o abade Miguel da Costa Corte Real arremata que «tem também huma ponte de pedra de cantaria, de ordinaria grandeza, que dá passagem para a villa de Linhares em as terras que ficam da banda d'além.»[175].

1.1.3.10. Ponte sobre o Barosa

Conforme a petição e as informações recolhidas pelos oficias camarários e habitantes de Mondim da Beira, e considerando a necessidade «de se fazer de pedra a ponte do rio Barrossa», D. Filipe IV autoriza o lançamento de uma finta de oitocentos e

---

171 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 10, fol. 173v. *apud* VITERBO, III, 1899: 343-344
172 REILLY, 1799-1806
173 EÇA, 1808
174 WYLD, 1842
175 Cf. CAPELA, 2013: 294

cinquenta mil réis destinados à sua reconstrução, arrematada pelo mestre de cantaria Diogo Coelho, conforme a provisão do dia 23 de julho de 1638[176].

A Memória Paroquial de Mondim da Beira refere que «Pegado a este Mondim tem ponte de cantaria bem feita»[177]. É de dois arcos, de dimensões e tipologias diferentes. O seu tabuleiro é formado por um ligeiro cavalete adequando às grandes dimensões do pé direito do arco de volta perfeita. Na margem direita, um arco ogival, de reduzidas dimensões, permitia o escoamento de água no período de cheias. Encontra-se fundada sobre afloramento rochosos, e os seus pilares são protegidos por talha-mares e talhantes de ângulo agudo (cf. volume II, figs. 50 – 51).

O padre João Batista de Castro assinala esta passagem no itinerário das estradas Lamego – Lapa[178], Lamego – Trancoso[179] e Lamego – Guarda[180].

1.1.3.11. Ponte de Atalhada

Conforme a petição enviada pelos oficiais de Oliveira do Conde, e segundo as informações recolhidas pela diligência ordenada por D. Filipe II, é autorizado o lançamento de uma finta de oitocentos mil réis destinados a «acabar de fazer e repayrar do necessario a ponte de pedra que mandei se fizesse no rio Mondego», arrematados por Domingos Dias, conforme a provisão do dia 28 de julho de 1595[181]. Trata-se, por tanto, de uma obra régia.

Na Memória Paroquial de Oliveira do Conde, o vigário Jozé Bento dos Sanctos e os padres Jozé da Cunha e Arcanjo do Sobra de Figueiredo, escrevem que sobre o rio Mondego «se acha huma grande, muito alta e antigua ponte de pedra chamada da Atalhada, que está pello mesmo motivo muito e quazi arroinada, o que se podia evitar

---

[176] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 28, fol. 187 *apud* VITERBO, I, 1899: 540
[177] Cf. CAPELA, 2010: 581
[178] CASTRO, 1748: 127
[179] CASTRO, 1748: 147
[180] CASTRO, 1748: 153-154
[181] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* Doações, liv. 31, fol. 72 *apud* VITERBO, I, 1899: 549

com se calssar de novo, e hé de frequente passage de todo este Reino»[182] e que o Padre António Carvalho da Costa refere «na eftrada q vay para os Fiaes, & Ervedal»[183].

Servia a estrada Oliveira do Conde – Gouveia (cf. volume II, fig. 52), e oferecia certamente apoio à estrada da beira.

1.1.3.12. Ponte do «Carvalhar»

No dia 20 de julho de 1613[184], face às «delligensias que por meu mandado [D. Filipe III] foram feitas» e conforme as informações recolhidas pelos oficiais da vila de Seia, concluiu-se «ser nesesario acabarse a dita ponte de todo a que estaua obrigado vltimamente Manuel Tenr.º a fazella como mestre della pollo preso de sete semtos mil rs», mas que «pollas muitas perdas que teue na arecadasam do dito dinheiro e quebras delle e nom pagarem muitos preuelligiados lhe não fora posivel acabala». Segundo a respetiva provisão, a ponte encontrava-se no seguinte estado: «o primeiro arco pera se sarar (cerar) vma chea gramde leuar os sinpres e cantaria que sobre elle se sostinha». A obra foi orçada em novecentos mil réis, que foram distribuídos por finta. A empreitada continuou a encargo de Manuel Tenreiro, segundo «os apontamentos que se ordenaram por Davi Aluares, mestre de pontes». O mestre estava obrigado a «que dentro em serto tempo que pera iso lhe llemitareis acabe de todo a dita ponte». A provisão citada refere ainda que «um dos vereadores da dita villa de Sea que vezite as obras da dita ponte os dias que lhe pareser»[185].

Servia a estrada Castelo Branco – Viseu (cf. volume II, fig. 53). Nos finais do século XIX foi reconstruída e substituída pela atual Ponte de Caldas de Felgueira, uma reconstrução comemorada com uma inscrição que a data de 1898 (cf. volume II, fig. 54).

---

[182] Cf. CAPELA, 2010: 173
[183] COSTA, II, 1706-1712: 204
[184] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 164 *apud* VITERBO, III, 1899: 92-93
[185] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 164 *apud* VITERBO, III, 1899: 92-93

O padre António Carvalho da Costa escreve sobre a mesma: «& tem Oliveyra do Conde hua ponte de pedra no Mondego, na eftrada q vay para os Fiaes, & Ervedal»[186]. Na Memória Paroquial de Nelas, o cura Jozé Theodoro do Amaral acrescenta que «Nam há no destrito desta minha freguesia ponte de pao, só sim huma de pedra de cantaria com três arcos no sitio onde chamam a Ponte Nova que hé estrada e passaje publica para o bispado de Coimbra e serra de Estrela, firmada no mesmo rio Mondego»[187].

1.1.3.13. Ponte de Palhês

No dia 7 de agosto de 1637[188], D. Filipe IV autorizou o lançamento de uma finta de «sete mil cruzados menos sincoenta mil rs», solicitada pelo provedor da comarca de Viseu, destinada à reconstrução da ponte de «Palhaes», sobre o rio Mondego, no termo de Azurara da Beira (Mangualde). Segundo o documento citado, a ponte anterior fora «leuada a maior parte della das cheas, sem a qual padecião os pasageiros grandes [des]commodidades e detrimento».

Para a sua construção foram submetidas duas traças, uma de Pero Velho e outra de David Alvares. Consonante a «deligencia per outos mestres exprementados» e pelo parecer de Pedro Nunes Tinoco, foi dada primazia à proposta de David Alvares. A empreitada foi arrematada pelo mestre de cantaria Manuel Fernandes.

A provisão citada acrescenta ainda que «no principio da obra se lhe hade fazer hum pagamento que for uttil e necessario pera compra dos materiaes e nos mais que se seguirem pello descurço della se lhe não farão sem primeiro em vosa presença com officiaes ajuramentados de uer e medir e aualiar a obra que tiuer feita e os materiais junto a ella se ualem a estimação do que tiuer recebido».

Na Memória Paroquial de Mesquitela, o cura António Domingues escreveu que «na estra (*sic*, por estrada) que vem ponte Palhais e passa por esta terra para a villa de

[186] COSTA, II, 1706: 204
[187] Cf. CAPELA, 2010: 392
[188] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Privilégios, liv. 4, fol. 141v. *apud* VITERBO, III, 1899: 172-173

Mangoalde de Azurara da Beira»[189]. Servia o traçado da via Viseu – Gouveia[190], permitindo atravessar o Mondego em Póvoa de Cervães[191] (cf. volume II, fig. 55).

Trata-se de uma estrutura em cantaria, com três arcos de volta perfeita, sendo o central de maiores dimensões. Na base dos arcos, permite observar a presença de agulheiros. Os pilares assentam diretamente em afloramentos rochosos, e são protegidos por talha-mares e talhantes de ângulo agudo (cf. volume II, fig. 56). O diferente trabalho dos silhares no paramento da Ponte denuncia um acrescento posterior do qual resulta o atual perfil horizontal do tabuleiro. O projeto inicial deveria corresponder certamente a um perfil em dupla rampa.

1.1.3.14. Ponte sobre o Massueime

No ano de 1625, David Alvares fornece o projeto de uma ponte sobre o rio «Maçoeime» (Massueime), no lugar se Santa Eufémia, em Pinhel. Orçada em quatro mil e quinhentos cruzados, a ele se haveria de arrematar a sua construção caso não houvesse quem o fizesse por menos cem mil réis e com a obrigação de a terminar em três anos, dando a segura por seis[192], segundo nota de Sousa Viterbo.

O padre cura José Dias Coelho, a respeito do lugar de Santa Eufémia, escreve, no ano de 1758, que sobre o rio Massueime «tem no destrito desta lugar huma ponte firmada em quatro arcos, que hé estrada para as capitais da Provincia e comarca»[193]. O padre José Batista de Castro assinala a passagem de Santa Eufémia no itinerário da estrada Moimenta – Almeida[194] (cf. volume II, fig. 57). Helena Monteiro também refere o topónimo na Estrada da Beira, no troço correspondente a Celorico da Beira – Pinhel[195].

---

[189] Cf. CAPELA, 2010: 347
[190] EÇA, 1808; CASTRO, 1748:164
[191] O cura João Cabra de Azevedo de Póvoa de Cervães identifica a «ponte de Palhés» (Cf. CAPELA, 2010: 349)
[192] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 11, fol. 239. Citado em VITERBO, I, 1899: 495
[193] Cf. CAPELA, 2013: 447
[194] CASTRO, 1748: 137-138
[195] MONTEIRO, 2012: 83-84

1.1.3.15. Ponte de Valbom

No lugar de Valbom, no termo da vila de Pinhel, foi arrematada a reconstrução de uma ponte, que as cheias passadas tinham arruinado, pelo mestre de pedraria David Álvares. Para a empreitada foi solicitado pelos oficiais da câmara de Pinhel uma finta de quatrocentos e quinhentos mil réis, autorizada por D. Filipe III no dia 25 de janeiro de 1625[196].

Segundo o mesmo documento, a necessidade da dita ponte é justificada «por ser estrada geral» para muitas partes do Reino e para Castela. As referências cartográficas de Lourenço Homem da Cunha Eça[197] e de James Wyld[198] assinalam Valbom na estrada entre Pinhel e Marialva (cf. volume II. fig. 58). O padre João Batista de Castro indica-a nos percursos das estradas Moimenta – Almeida[199] e Pinhel – Trancoso[200]. Helena Monteiro também refere a passagem de Valbom na Estrada da Beira, no troço correspondente a Celorico da Beira – Pinhel[201].

A dita obra corresponde à Ponte de cantaria (cf. volume II, fig. 59) que permite a travessia da ribeira do Porquinho, em Valbom, de um arco de volta perfeita. O tabuleiro é em cavalete.

1.1.3.16. Ponte de Rio Torto

Conforme a informação da provisão do dia 27 de setembro de 1613[202], a edificação de uma ponte sobre o rio «Cessodo» (atual ribeira de Cessada), junto do lugar de Rio Torto, no termo da vila de Seia, resulta dos interesses de D. Filipe III: «avemdo respeito as deligencias que por meu mãodado foram feitas». Tais diligências foram

---

[196] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 26, fol. 287v. Citado em VITERBO, I, 1899: 495
[197] EÇA, 1808
[198] WYLD, 1842
[199] CASTRO, 1748: 137-138
[200] CASTRO, 1748: 141
[201] MONTEIRO, 2012: 83-84
[202] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 38, fol. 19 *apud* VITERBO, I, 1899: 368

realizadas pelos corregedor e provedor da cidade da Guarda que concluíram «ser mais necessario fazerse a dita ponte». A empreitada foi arrematada pelo mestre de cantaria António Francisco por quinhentos e oitenta mil réis, os quais foram distribuídos por finta, autorizada pelo rei.

Permitia a ligação entre Gouveia e Lagarinhos, onde ocorria uma bifurcação: uma estrada seguia em direção a Seia e uma outra em direção a Oliveira do Conde[203] (cf. volume II, fig. 60). Assegura a travessia da ribeira de Cessada através de um arco de volta perfeita e tabuleiro em cavalete, de cantaria (cf. volume II, fig. 61).

1.1.3.17. Ponte sobre a foz do rio Alva – Ponte de Mucela

D. Filipe II, conforme as informações recolhidas pelos oficiais da vila de Penacova e pelo Conservador da Universidade, a quem o monarca encarregou para essa tarefa, autorizou o lançamento de uma finta de dois contos e duzentos mil réis destinados à reconstrução de uma ponte na foz do rio Alva, adjudicada ao mestre João Francisco, conforme a provisão de dia 17 de outubro de 1618[204].

Partindo da localização referida, não é mais que a Ponte de Mucela. Sustentamos o nosso argumento recorrendo a duas Memórias Paroquiais que, quando questionados sobre as pontes, o vigário da vila de Avó, Caetano de Souza, indica que «à ponte da Mosela, athé que consado de vadiar por tantas serras, vai emrequisser o Mondego»[205], e a do reitor de Aguada de Baixo, Manoel da Costa Lemos Tunes, que escreve que «pegando do seu occazo para o seu nascente a primeira hé a ponte de Morcella»[206].

A provisão citada refere-se à frequência da Ponte: «pro ser estrada frequemtada de guente». Servia a estrada da beira[207]. O padre João Batista de Castro assinala esta

---

[203] EÇA, 1808
[204] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 40, fol. 177V. *apud* VITERBO, I, 1899: 370
[205] Cf. CAPELA, 2011: 616
[206] Cf. CAPELA, 2011: 461
[207] Cf. MONTEIRO, 2012: 81-82

travessia nos seguintes percursos: Lisboa e Coimbra – Guarda[208], Lisboa – Pinhel[209], Lisboa – Trancoso[210], Lisboa – Gouveia (correspondendo ao «outro caminho, que ordinariamente seguem os Almocreves, e pessoas, que vão a cavallo»)[211]; ou seja, importante nas ligações com Castela.

Trata-se de uma obra de fundações medievais e alvo de inúmeros restauros ao longo da sua história. Hoje, apresenta-se como uma ponte de cantaria (cf. volume II, fig. 62) com quatro arcos de volta perfeita, sendo os dois centrais de dimensões superiores. Os pilares são protegidos por talha-mares e talhantes de ângulo agudo.

1.1.3.18. Ponte de Aldeia do Mato

Para a reconstrução da ponte de Aldeia do Mato, sobre o rio Zêzere, os juízes e procuradores da vila de Covilhã solicitaram o lançamento de uma finta de trezentos e cinquenta mil réis, alegando a «nesecidade que avia de fazer hua ponte» uma vez que «se lhe aver levado hua que tinhã de pao com as cheas passadas». O pedido foi aceite por D. Filipe III no dia 20 de novembro de 1628[212]. A empreitada foi arrematada pelo pedreiro e mestre de cantaria Domingos Afonso. O mesmo documento apresenta alguns dados de natureza técnica: «ade ser de pilares de pedra com seus talhamares e por sima de taboado».

Na Memória Paroquial de Aldeia do Mato, o vigário Manoel António de Azevedo, quando questionado sobre as travessias do Zêzere, escreve que «não há que responder.»[213].

1.1.3.19. Pontes de Segadães e de Almeara

---

[208] CASTRO, 1748: 111-112
[209] CASTRO, 1748: 139-140
[210] CASTRO, 1748: 145-146
[211] CASTRO, 1748: 162-164
[212] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 22, fol. 146 *apud* VITERBO, I, 1899: 482-483
[213] Cf. CAPELA, 2019: 229-230

Conforme a «necessidade que havia de se fazerem as duas Pontes de pedra na estrada, que vay ter á Ponte Pedrinha ao longo do Rio Vouga, aonda chamao a pontinha de Segadaes, e a pontinha de Almeara por serem mui necessarias para os Caminhantes», no dia 26 de outubro de 1616[214], D. Filipe III autoriza o lançamento de uma finta de trezentos e oitenta mil réis, solicitada pelos oficiais camarários de Esgueira e de Segadães. Os trabalhos foram arrematados pelo mestre de pedraria Jorge Afonso «no lugar, e parte aonde está assentado, e na forma declarada nos ditos apontamento e traça».

Um documento do tempo de D. João II, publicado por Sousa Viterbo, identifica o enquadramento viário da Ponte de Almeara: «per a dita ponte pasauã asy de Viseu e Lamego e Couilhaa e Guarda e Castella por seer huua grande estrada pera a dita villa e comarqua e pera a cidade do Porto»[215]. De todo o modo, tanto a Ponte de Almeara como a de Segadães, serviam a estrada Aveiro – Viseu, acrescentando, Sousa Baptista, «vindos das serras do Caramulo e Estrela, de Viseu, Guarda, Covilhã e até de Castela»[216].

Luís Seabra Lopes refere ainda a Ponte de Almeara no «cruzamento da estrada da Beira com o rio Águeda»[217], e a Ponte de Segadães no percurso da estrada romana *Emínio – Talábriga – Cale*[218].

A Ponte de Segadães foi, entretanto, demolida e reconstruída na década de 1860[219]. É hoje conhecida como Ponte da Rata.

1.1.3.20. Ponte Real de Coimbra

A importância da Ponte Real de Coimbra reside, acima de tudo, no eixo viário que servia: a estrada Lisboa – Porto; «a estrada principal deste Reino»[220], como é

---

[214] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 39, fol. 184 *apud* VITERBO, I, 1899: 486
[215] ANTT. *Chancelaria de D. João II*, liv. 2, fol. 53 *apud* VITERBO, I, 1899; 487-488
[216] SOUSA BAPTISTA, 1959: 50
[217] LOPES, 2000: 252
[218] LOPES, 2000: 240 - 249
[219] SOUSA BAPTISTA, 1959: 47
[220] BMC. *Registo,* vol. 13, fl. 106v. *apud* OLIVEIRA, II, 1972: 10

descrita num documento de 17 de maio de 1590. Uma provisão, datada de 17 de janeiro de 1585, o volta a repetir de forma elaborada: «se poderia seguir grande prejuizo do bem comum deste reinos, assim por serem as ditas pontes estrada mais mais frequentada de gente que nelas ha como por agora de anos a esta parte o serem muito mais por razão da Universidade que ali reside a que concorrem de todas as partes os naturais dos ditos reinos e lhes ser por esta razão quasi tão particular a necessidade das ditas obras»[221].

Em consequência da impetuosidade do rio Mondego, e do seu assoreamento, a Ponte de Coimbra, de fundação medieval[222] – ainda que João Alarcão defenda a sua romanidade[223] -, encontrava-se em constante aviso de ruína, problema que já vinha a ser discutido desde o tempo de D. Sebastião.

Contudo, medidas eficazes serão apenas tomadas durante a dinastia filipina. Já dia 12 de maio de 1583, os oficiais camarários de Coimbra eram notificados por carta que «sua majestade que tinha mandado a esta camara sobre a esta cydade mandar felipe terçio pera ver a ponte e moesteiros de São fr^{co} e santa clara e arrabaldes»[224]. No ano de 1585[225], uma carta enviada por D. Filipe II ao licenciado António Pinto do Amaral, tendo em consideração a informação do arquiteto Filipe Terzi, esclarece que a última cheia do rio Mondego «abalara alguns talhamares da ponte velha com que ficaram de maneira que se tem receio que se vierem outras cheias semelhantes, cairão de todo», sendo um dos motivos principais «por estar o canal do dito rio muito entulhado». Outra carta, agora endereçada ao provedor de Miranda em relação à finta, esclarece os trabalhos a realizar, segundo a traça de Filipe Terzi: «a ponte velha não fosse repairada e a nova feita de arcos pella mesma traça chegando com ella até o olival, que está de

---

221 Cf. BRITO, 1947: 27-29
222 Cf. BRITO, 1947 e ALARCÃO, 2012 para uma leitura monográfica da ponte.
223 ALARCÃO, 2012: 15-18
224 AMC. *Vereações,* nº 24, fl. 18-19 *apud* ROCHA BRITO, 1947: 20-21
225 Cf. BRITO, 1947: 27-29

trás do dito moesteiro de santa Clara»[226]; sendo a ponte velha a que da portagem ia até ao *O*[227] e a ponte nova a «que vai da velha para o monte»[228].

A empreitada foi orçada em «20000 cruzados e para ela tenho feito merce à dita cidade de 3000 cruzados e os 17.000 que remanescem se hão de fintar pelas comarcas da Beira, Traz os Montes, Entre Douro e Minho, Extremadura e por todas as cidades e vilas e lugares delas do Rio Tejo até Galiza e Raia dos reinos de Castela até o mar»[229]; e nem o clero foi escusado: a 5 de dezembro de 1587[230], D. Filipe II dirige-se ao cabido de Braga que por «comprir tanto ao bem comum remediaremse as ditas pontes com effeito he justo e conforme a dereyto paguem para ellas todos os estados assi eclesiasticos como seculares».

As obras continuaram pelo século XVII. A 11 de junho de 1611, Diogo Marques Lucas encontrava-se em Coimbra como representante da Coroa: «Do treslado do auto foi enviado a sua majestade sobre a diligência que mandou faer que levou o architecto dº marquez sobre as ruinas do deradeiro arco da ponte nova que esta junto com a velha, duzentos rs»[231]. Em 13 de janeiro de 1619, em uma acta camarária, que versou a renovação do cargo de «mestre de obras da cidade» de Coimbra, concedido a Francisco Fernandes, foi assinalada a obra da ponte como uma das suas responsabilidades: «e ora tem muita nesecidade dele suplicante para asistir as obras da dita cidade como he da ponte que aruinou cahio hum arquo della e outras muitas perdas que as cheas fizeram»[232]. Francisco Fernandes encontrava-se à frente das obras desde pelo menos o ano de 1610, tomando então o lugar de Simão Fernandes[233]. É nessa qualidade que a 7 de outubro de 1610[234], enquanto «pedreiro e mestre das ditas obras [da ponte]», com Isidro Manuel, «pedreiro e mestre das obras do dito mosteiro novo que se fez de Sam

---

[226] Cf. CAMPOS, 1867: 6-7
[227] Cf. ALARCÃO, 2012: 48
[228] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 10-12 (nota 5)
[229] Cf. BRITO, 1947: 27-29
[230] ADB. *Livro das cartas dos Reys de Portugal,* Tomo 3, carta nº. 30 *apud* SILVA, I, 2000: 171-172
[231] AMC. *Receita e Despesa da Ponte de Coimbra,* cota B 17/36 *apud* RUÃO, II, 2006: 304 (nota 751)
[232] Cf. RUÃO, II, 2006: 694 (nota 1668)
[233] Cf. RUÃO, II, 699-700
[234] Cf. RUÃO, III, 2006

Francisco», procede a uma avaliação, e compra, da pedraria do mosteiro de São Francisco destinada à obra da Ponte Real, correspondendo a «todas as paredes da capela-mor e de duas capelas colaterais e cruzeiro [...] e assim entra mais ensta avaliação hum botaréu que esta da banda debaixo da porta travessa e declaraão que também entra nesta avaliação tudo dalto abaixo ate ao fundamento dos alicerses», exceto «a pedraria dansa lavrada que neste edifício se achase porque esta com as paredes dos ditor campanário ficara para o dito mosteiro e religiosos dele», por cento e vinte mil réis.

No dia 11 de janeiro de 1623, é arrematada por Manuel Simões por sete mil e setecentos cruzados[235] - o contrato menciona outras pontes e outros mestres -, conforme as «tracas e apontamentos e assim pellas que tambem fes pº nunes tinoco arquitecto de sua mg»[236], com a obrigação de a dar por terminada em três anos. No dia 10 de maio de 1627 são registados vários pagamentos a Pedro Nunes Tinoco, Diogo Marques Lucas, Luís de Frias e Mateus do Couto, «architectos de sua majestade»: «pagou duzentos e quarenta rs aos barqueiros que forão com os officiaies da camara ver o quais e pontes com os aritecto de sua majestade per escrito ao barqueiro que levou os officiais da camara a lançar o carreiro»[237].

A última referência de que temos conhecimento data de 19 de janeiro de 1632[238], correspondendo a um contrato assinado com Isidro Manuel que arrematou «os ultimos acressimos da ponte real desta cidade de Coimbra arruinada pella traça de Pedro nunes tinoco» orçada em «tres mil cruzados menos quatro mil reais», com a obrigação de a dar segura no prazo de dois anos.

João de Alarcão dissertou sobre a estrutura e defeitos da Ponte Real num estudo recente onde aborda monograficamente as constantes reconstruções e benfeitorias na sua diacronia. O autor concluiu que «pelo uso de arcos abatidos ou abaulados, aliás de grande vão, e pela dimensão dos pegões, que provocavam efeito de barragem, a obra

---

[235] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5)
[236] Cf. RUÃO, II, 2006: 330
[237] AMC. *Receita e Despesa (1627*), fol. 21 *apud* RUÃO, II, 2006: 331 (nota 816)
[238] AMC. *Livro de Notas,* nº 7, fl. 177vº-182 *apud* RUÃO, III, 2006

não foi bem projetada»[239]. Tal solução já havia sido, no entanto, alvo de desaprovação por Mateus do Couto no ano de 1631: «Na Ponte de Coimbra ha poucos annos q fizerão hus Arcos afastados dos outros na maneira que aqui reprouo; mas logo sentirão o dano; porq em poucos annos cahirão algus. E se assi como só com as cheas corre agua por eles, correra continuadam^te sem eles nenhum destes estiuera em pe, pela muita distancia q ha de hum a outro»[240].

1.1.3.21. Ponte de Fonte Coberta

As obras da Ponte de Fonte Coberta, segundo os documentos parcialmente transcritos e interpretados por António de Oliveira[241], foram arrematadas pelo mestre de obras de pedreiro José da Fonseca, pelo lanço de cento e oitenta mil réis, no dia 16 de agosto de 1636, com o dever de a dar pronta no Natal do ano seguinte. No dia 3 de novembro do mesmo ano foi registado uma despesa de seis mil e seiscentos réis com a vistoria «quando foram lançar a primeira pedra». No ano seguinte, em 13 de março, José da Fonseca obrigava-se a concluir as obras até ao verão de 1637.

Permitia atravessar o rio dos Mouros, e António de Oliveira integra-a na estrada Lisboa – Coimbra, por Santarém e Tomar, entre o Rabaçal e Alcabideque[242].

Trata-se de uma estrutura simples de apenas um arco de volta perfeita e tabuleiro em cavalete (cf. volume II, fig. 64). Pelo que hoje permite observar, os paramentos, em alvenaria, seriam revestidos por uma argamassa de cal.

1.1.3.22. Ponte de Água de Maias

---

239 ALARCÃO, 2012: 47
240 BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Archit^o Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631,* códice 946, L.º III, cap. 13 *apud* RUÃO, III, 2006
241 Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 12
242 OLIVEIRA, II, 1972: 11-12

A Ponte de Água de Maias permitia a travessia da ribeira de Coselhas, e servia a estrada Coimbra – Porto, saindo por S. Lázaro[243]. Segundo a notícia documental parcialmente transcrita e interpretada por António de Oliveira[244], em 16 de agosto de 1581 o pedreiro Lucas Pires arrematou a sua reconstrução. O documento refere que deveria ser de pedra e cal e «com seus pilares d ambas as bandas e seu arco d abobada lagea de largura de doze palmos com suas bordas por cima». Mais tarde, em 1 de agosto de 1592, o vereador Simões Tavares procedeu à reparação da ponte de Água de Maias, «uma serventia das principais desta cidade [de Coimbra] e para as casas das Relações e Corte». Foi novamente alvo de benfeitoria, conforme contrato lavrado no dia 27 de agosto de 1611, e arrematada novamente a 11 de janeiro de 1623 por quinhentos e sessenta e cinco mil réis. Foi adjudicada pelo mestre de obras de pontes João Francisco, segundo traça de Pedro Nunes Tinoco, com a obrigação de a terminar em três anos[245].

1.1.3.23. Ponte de Antanhol

A Ponte de Antanhol, que servia a estrada «que vai desta cidade [de Coimbra] para a de Lisboa e outras partes», segundo a notícia documental parcialmente transcrita e interpretada por António de Oliveira[246], foi arrematada pelo pedreiro Manuel Fernandes pelo lanço de cento e trinta e cinco mil réis, no dia 11 de maio de 1639. As obras terão finalizado no mês de maio de 1640, de acordo com o mesmo autor.

1.1.3.24. Ponte de Mogofores

Conforme as informações publicadas por Carlos Ruão, Francisco Fernandes arrematava a construção da ponte sobre o rio Sertoura (Cértima), no couto de

---

[243] «Esta calsada, ou caminho de sahida da cidade do Porto, quasi todo huma ponte, com seus parapeitos de huma, e outra banda, com varios arcos para expedição de aguas, a que chamão o caminho da ponte de agua de Mayas, que he obra de muito custo». BOTELHO, 1874: 32 *apud* OLIVEIRA, II, 1972: 14 (nota 4).

[244] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 14-17 (nota 5), 18-19 (nota 5) e 24-25

[245] Sobre dados de natureza técnica respeitante a esta, e às outras pontes, ver o texto sobre a ponte dos Fornos.

[246] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 13

Mogofores, contudo, devido ao seu encargo com as obras da Ponte Real, trespassa a empreitada para Simão Fernandes no dia 10 de junho de 1614, conforme a lavra contratual[247].

A sua localização alinha com o eixo da estrada Coimbra – Porto.

1.1.3.25. Ponte de Fornos

Segundo António de Oliveira[248], após «quase um ano» em pregão, a ponte dos Fornos foi arrematada pelo mestre de obras de pontes João Francisco pelo lanço de quinhentos e sessenta e cinco mil réis, conforme a traça de Pedro Nunes Tinoco, no dia 11 de janeiro de 1623 – o mesmo contrato incluí as obras na Ponte de Espertina, Cidreira, Fontoura, Água de Maias e na Ponte Real. O mesmo documento apresenta alguns dados de natureza técnica: «'do fundamento das paredes das ditas pontes ate o terrapleno', uns 'travesses' de 50 em 50 palmos que deviam ter 50 palmos de dente e 2,5 de espessura, desencontrados uns dos outros. As paredes deviam ser lavradas e quase em escarpa. Do 'terrapleno' para cima seriam lançadas a 'plumo'. […] seria feita de boa pedra e cal; a cal seria tratada conforme ao costume da terra. As pedras dos forros dos pés direitos dos arcos e das voltas deles não deveria ter de 'leito' (?) menos de dois palmos e não podiam ser lajes».

A 23 de julho de 1626, conforme o registo de uma vereação camarária, as obras da Ponte dos Fornos continuavam, mas certamente correspondendo a uma nova fase, mudando-se os mestres de obras e o autor do projeto: «os empreiteiros das pontes joão francisco e izidro manuel e manuel simoins fossem cõtinuando cõ as obras de sua obrigação e fezerem os arcos nas pontes dos fornos e espertina que de novo se mandão asentar por ser obra muito necessaria e ser tempo de se acodir a ella pª que quando vier

---

[247] «a ponte do rio Sertoura no couto de Mogofores desta dita comarqua fora arrematada a Francisco Fernandez outro si mestre de obras em esta dita cidade morador pera a aver de fazer em certo tempo em preço e contia de tres mil e quinhentos cruzados. E que sendo lhe asi arrematada por se o dito pedreiro com muitas obras e ser ocupado com as obras da ponte desta cidade a não podia fazer e trespassava nele Simão Fernandez«. (AUC. *Registo Notarial, tabelião Pero Lopes,* liv. 72, fol. 148-149vº *apud* RUÃO, II, 2006: 700)

[248] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5)

o inverno estarã feitos os ditos arcos na forma dos apontamento e tracados novos crecimentos que se mandarão tracar por manuel joão mestre de obras»[249].

No dia 20 de outubro de 1629 é firmado um novo contrato que prevê outros acréscimos - em conjunto com as Pontes de Loreto, Rachado, Espertina e de Cidreira -, arrematado por Isidro Manuel, por seiscentos e cinquenta mil réis, seguindo-se o projeto de Pedro Nunes Tinoco[250]. No ano seguinte, é lavrado um novo contrato, no dia 4 de março[251], face a algumas dúvidas remanescentes do projeto:

> *por que no dito contrato se não expecificou nem declarou bem o modo por que se avia de fazer os acreçimos da dita ponte* […] *se refer ha duas linhas ou trassos hum que se mostra com piquas vermelhos conforme a qual a calçada da ponte e ha de ficar direita e igual e não com altos e baixos como se mostra no outro traço que leva os piques negros o que vinha a ser cousa de grande consideração.*

Isidro Manuel declara que: «a obra da dita ponte se avia de fazer pella linha e traça de pontos vermelhos sem ter alto nem baixo algum dos que mostravam no risco preto». No dia 19 de agosto de 1637[252], é firmada uma nova obrigação com Isidro Manuel, obrigado a terminar o conserto de um arco da mesma ponte, conforme o risco de António Tavares, até ao «fim de dezembro deste anno prezente sob pena de se lhe Remover a dita aRematção e o que quebrar ser pago a custa delle». Foi orçada em cento e cinquenta mil réis – e incluía os acrescentos nas Pontes de Rachado, Espertina e de Fontoura.

António de Oliveira discute que, tendo em consideração o conjunto de estalagens, em Fornos se localizava um importante cruzamento de estradas[253]. Efetivamente, em Fornos cruzavam-se as estradas que ligavam Coimbra ao Porto, Aveiro e Lamego[254] (cf. volume II, fig. 65 – 67).

---

[249] AMC. *Vereações,* nº 46, fl. 30-31 *apud* RUÃO, II, 2006:707
[250] AMC. *Livro de Notas (1626-1639)*, nº 7, fol. 83vº-85 *apud* RUÃO, III, 2006
[251] AMC. *Livro de Notas,* nº 7, fl. 96-98 *apud* RUÃO, III, 2006
[252] AMC. *Livro de Notas,* nº 8, fl. 27-29 *apud* RUÃO, III, 2006
[253] OLIVEIRA, II, 1972: 20
[254] EÇA, 1808; WYLD 1842; REILLY, 1799-1806

1.1.3.26. Ponte de Rachado

Segundo os documentos parcialmente transcritos e interpretados por António de Oliveira[255], a ponte de Rachado foi arrematada pelo mestre de obras de pontes João Francisco, no dia 11 de janeiro de 1623, pelo lanço de quatrocentos e sessenta e cinco mil réis, e segundo a traça de Pedro Nunes Tinoco[256]. No dia 20 de outubro de 1629, João Francisco arremata os acrescentos da ponte de Rachado por sessenta mil réis, com a condição de a finalizar até ao dia de «pascoa de flores» de 1630[257]. No dia 19 de agosto de 1637[258], Isidro Manuel arrematada a obra de um arco na mesma ponte com a obrigação de o «engradar e musicar o arco que esta junto ao que se ha de faser de novo, e despois Lageado de muita boa e grosa pedra», conforme os apontamentos de António Tavares e até dezembro do mesmo ano. A empreitada foi avaliada em cento e cinquenta mil réis (incluindo os acrescentos nas pontes de Espertina e da Fontoura).

Oferecia apoio à estrada Coimbra – Porto e Coimbra - Lamego, entre Espertina e Loreto.

1.1.3.27. Ponte de Espertina

A primeira referência documental que temos conhecimento sobre a Ponte de Espertina é do ano de 1614 quando Diogo Marques Lucas, Francisco Fernandes e Manuel João «forão ao lugar da espertina ver o citio onde se avia de fazer a ponte da espertina e caminhos e estrada publiqa que vem para esta cidade»[259].

Segundo os documentos parcialmente transcritos e interpretados por António de Oliveira[260], a ponte de Espertina – assim como as de Fornos, Cidreira, Fontoura, Água

---

[255] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5)
[256] Sobre dados de natureza técnica respeitante a esta, e às outras pontes, ver o texto sobre a ponte dos Fornos.
[257] AMC. *Livro de Notas (1626-1639)*, nº 7, fol. 83vº-85 *apud* RUÃO, III, 2006
[258] AMC. *Livro de Notas,* nº 8, fol. 27-29 *apud* RUÃO, III, 2006
[259] AMC. *Receita e despesa (1614)*, liv. 27, fol. 71 *apud* RUÃO, II, 2006: 700 (nota 1687)
[260] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5) e 20 (nota 2)

de Maias e a ponte Real – foi arrematada no dia 11 de janeiro de 1623 por João Francisco, na quantia de novecentos e sessenta e cinco mil réis, conforme a traça e apontamentos de Pedro Nunes Tinoco[261].

No dia 23 de julho de 1626, conforme uma vereação da Câmara publicada por Carlos Ruão, escrevia-se que a empreitada em Espertina – e em Fornos – prosseguia conforme a arrematação pelos mestres João Francisco, Isidro Manuel e Manuel Simões, e segundo os apontamentos realizados por Manuel João, «por ser obra muito necessaria e ser tempo de se acodir a ella p[a] que quando vier o inverno estarã feitos os ditos arcos»[262]. No mesmo ano Pedro Nunes Tinoco encontrava-se a caminho de Coimbra com o propósito de avaliar as obras de Espertina, e outras, resultando os apontamentos pelos quais Isidro Manuel e João Francisco arrematam no dia 20 de outubro de 1629[263]. João Francisco ficou a cargo da empreitada de Espertina por seiscentos mil réis.

No dia 19 de agosto de 1637, o Isidro Manuel arremata a mesma ponte com a obrigação de «encher o cabouco do arco da Ponte de espertina que esta junto ao que esta feito de novo, de pedra seca e grosa mui bem atochado», conforme a traça de António Tavares, até ao fim de dezembro do mesmo ano[264]. A empreitada foi avaliada em cento e cinquenta mil réis, incluindo outras reformas nos arcos das pontes de Rachado e da Fontoura.

Servia a estrada Coimbra – Porto e Coimbra – Lamego.

1.1.3.28. Ponte de Cidreira

Segundo os documentos parcialmente transcritos e interpretados por António de Oliveira[265], a ponte de Cidreira foi arrematada pelo mestre de obras de pontes João Francisco pelo lanço setecentos e noventa mil réis, segundo os apontamentos de Pedro

---

[261] Sobre dados de natureza técnica respeitante a esta, e às outras pontes, ver o texto sobre a ponte dos Fornos.
[262] AMC. *Vereações,* nº 46, fl. 30-31 *apud* RUÃO, II, 2006:707
[263] AMC. *Livro de Notas (1626-1639)*, nº 7, fol. 83vº-85 *apud* RUÃO, III, 2006
[264] AMC. *Livro de Notas,* nº 8, fol. 27-29 *apud* RUÃO, III, 2006
[265] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5)

Nunes Tinoco, no dia 11 de janeiro de 1623[266]. No ano de 1627, Pedro Nunes Tinoco reavaliou a sua estrutura, juntamente com as de Loreto, Rachado, Espertina e Fornos[267]. Segundo o autor citado, no dia 10 de maio de 1626, regista-se um pagamento de 200 réis «aos barqueiros de levar a Câmara à ponte da Cidreira». Mais tarde, o arrematante das obras (de que não se conhece o contrato nem outros pormenores da empreitada) foi preso por não a dar por terminada dentro do prazo especulado; amigos do mesmo comprometem-se a concluí-la até S. Miguel de 1630. Carlos Ruão, segundo um documento por ele parcialmente transcrito, informa que no dia 30 de julho de 1631 «se asentou que antonio tavares mestre de obras da camera corresse cõ acabar a obra da ponte da sidreira que estava arrematada a manuel gaspar»[268]. Fica-se a saber que fora Manuel Gaspar que anteriormente a tinha arrematado.

Um documento de 1573 descreve-a como «de grande servimtia publica desta cidade [Coimbra] e de outras pessoas estrangeiras deste Reino de Portugal»[269], servindo o corredor de circulação Coimbra – Montemor-o-Velho.

1.1.3.29. Ponte da Fontoura

Segundo os documentos publicados parcialmente e interpretados por António Oliveira[270], a ponte da Fontoura[271] foi arrematada em 11 de janeiro de 1623 por João Francisco por cento e sessenta e cinco mil réis, segundo os apontamentos e traça de Pedro Nunes Tinoco.

No dia 20 de outubro de 1629[272], Isidro Manuel arremata os acrescentos na ponte por cento e noventa mil réis, segundo uma nova traça realizada por Pedro Nunes

---

[266] Sobre dados de natureza técnica respeitante a esta, e às outras pontes, ver o texto sobre a ponte dos Fornos.
[267] RUÃO, II, 2006: 330
[268] Cf. RUÃO, II, 2006: 712
[269] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 22
[270] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5)
[271] Sobre os dados de natureza técnica descritos no contrato, ver o texto correspondente à ponte de Fornos
[272] AMC. *Livro de Notas (1626-1639)*, nº 7, fol. 83vº-85 *apud* RUÃO, III, 2006

Tinoco. Em 19 de agosto de 1637[273] é firmado um outro contrato com Isidro Manuel com a obrigação de «lagear os arcos da potne da Fontoura com lageas grandes de camada e duas em camada e o qui e esta junto ao monte sera lageado sobre inviçicado (?) de pedra e cal, engradar o arco que tem as pedra», conforme os apontamento de António Tavares, e até ao dezembro do mesmo ano. A empreitada, que incluía acrescentos nas pontes de Rachado e de Espertina, foi arrematada por cento e cinquenta mil réis.

Servia a estrada Coimbra – Porto e Coimbra - Lamego.

1.1.3.30. Ponte de Viadores

Segundo os documentos parcialmente transcritos e interpretados por António de Oliveira[274], a Ponte de Viadores, em Mealhada, foi arrematada por duzentos mil réis pelo pedreiro Domingos Ferreira no dia 11 de Dezembro de 1635, comprometendo-se a dar por terminada no prazo de um ano. Conforme o mesmo autor: «A ponte tinha 6 arcos 'assinados com a letra A' na planta: o primeiro tinha 25 palmos; o segundo, 20; o último, 15; os restantes, 8 palmos cada. O empreiteiro devia ainda construir uma passagem de madeira para nela passarem a pé e a cavalo no tempo do Inverno (enquanto durasse a reedificação da de pedra)». No ano de 1638 um dos arcos estava arruinado. O pedreiro Pedro Álvares arrematou a sua reparação por quatrocentos e dez mil réis com a obrigação de «fazer passagem de madeira no arco da ponte caída para a gente de pé e cavalo poder passar este Inverno por ser estrada mui seguida e isto em caso que o dito arco se não acabe de arrunhar»; a estrada diz respeito ao percurso Coimbra – Porto.

1.1.3.31. Ponte de Cernache

[273] AMC. *Livro de Notas,* nº 8, fl. 27-29 *apud* RUÃO, III, 2006
[274] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 17-18 (nota 4)

A reconstrução da ponte de Cernache foi arrematada pelo pedreiro e calceteiro Sebastião Simões, por oitenta mil réis, compreendendo a «estrada de uma e outra parte dela»[275], segundo a traça realizada por António Tavares, no dia 20 de outubro de 1640[276].

Servia a estrada Lisboa – Coimbra, no troço entre Casconha e Venda do Cego[277]. Está integrada também nos percursos entre Coimbra e Tomar e Leiria (cf. volume II, fig. 68).

1.1.3.32. Ponte sobre a Ribeira de Moura

A construção de uma Ponte sobre a ribeira de Moura resulta do interesse de D. Filipe III que encarregou os oficiais da vila de Avó a realizar diligências. Estes concluíram que a edificação de uma estrutura em pedraria escusava outra de madeira, «e os caminhantes e pasageiros reseberem niso proueito por sser estrada pera Castella e outras partes deste reino e sse atalhar aos desastres que naquele rio acontesem». Assim, o monarca autorizou o lançamento de uma finta de um conto e trezentos mil réis, arrematados pelo mestre João Francisco, no dia 20 de novembro de 1612[278].

Corresponde à Ponte de cantaria de Pomares, em Arganil. Assegura a travessia da ribeira de Moura por três arcos de volta perfeita, de dimensões desiguais (cf. volume II, fig. 69). Os pilares, a jusante, são protegidos por talha-mares de ângulo agudo e, a montante, são reforçados por contrafortes. O tabuleiro é em cavalete.

Desconhecemos o eixo viário que servia. Corresponde certamente a uma estrada que atravessaria a Serra do Açor, que não conseguimos identificar. Ao inquérito de 1758, o cura Manoel Marques de Fonseca responde «Tem huma ponte de cantaria à entrada do lugar de Pomares»[279]. Com base no seu depoimento, a Ponte certamente vestia um

---

[275] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 13
[276] Cf. RUÃO, II, 2006: 712
[277] OLIVEIRA, 1972: 10
[278] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 25, fol. 202 *apud* VITERBO I, 1899: 370
[279] Cf. CAPELA, 2011: 466

importante papel no esquema viário local ao assegurar a mobilidade das doze aldeias[280] e a respetiva paróquia de Pomares.

1.1.3.33. Ponte de Meimoa

Conforme a informação recolhida e a petição dos juízes e habitantes de Meimoa, termo de Penamacor, no dia 22 de junho de 1607[281] Filipe III autoriza o lançamento de uma finta de quatro mil setecentos e cinquenta cruzados destinados à construção de uma Ponte sobre a ribeira de Meimoa. A obra foi entregue por arrematação a Gonçalo Sanches, obrigado a executar «conforme a traça e apontamentos que com esta uos seram dados». A provisão citada acrescenta a seguinte cláusula: «encomendareis a hum dos juizes do ditto lugar da Meimoa que seia zeloso do bem comum que visitte a ditta pomte».

O vigário frei Lourenço Fernandes de Nazareth, em 1758, refere-se à travessia de Meimoa como: «por onde passa muita gente da Porvinsia da Beira Alta pera a Beira Baixa.»[282]. Servia a estrada Guarda – Penamacor (cf. volume II, fig. 70 – 71).

Apresentasse como uma estrutura de cantaria (cf. volume II, fig. 72) de nove arcos de volta perfeita, de dimensões diferentes. No intradorso dos arcos observasse a presença de agulheiros. O tabuleiro é misto, ou seja, secção em rampa – horizontal – rampa. Os pilares são protegidos a montante por seis talha-mares de ângulo agudo. O tipo aparelho é isódomo.

1.1.4. Na Estremedura

1.1.4.1. Ponte das Lapas

[280] «Tem doze aldeias piquenas, a saber, Corgas, Foz da Moura, Barrigueiro, Sargoaçoza, Cazarias, Mouvizia, Sobral Gordo, Souto da Ruiva, Sobral Magro, Porto Silvado, Valle do Torno, Barraia.» (Cf. CAPELA, 2011: 466)
[281] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II*, liv. 20, fol. 3v. *apud* VITERBO, III, 1899: 8
[282] Cf. CAPELA, 2019: 374

No dia 16 de junho de 1612[283], conforme a petição e informação recolhida pelos oficiais da câmara de Torres Novas, e porque se «constou da muita necessydade» da ponte entre as Ribeiras Branca e Ruiva, sobre o rio Almonda, como, também, de se reformar «huu pegão da pomte uellha por estar arruinado»[284], D. Filipe III autoriza o lançamento de uma finta de setenta e oito mil réis. A empreitada fora arrematada pelo pedreiro Francisco Lopes.

Nas Memorias Paroquiais encontramos alguns registos de como era a sua estrutura no ano de 1758. O cura Manoel de Oliveira e Silva, de Ribeira Branca, escreve que «A ponte que tem nesta freguesia hé de pao e terra, pelas poces dos moradores a não poderem fazer de cantaria»[285]. O prior de Salvador de Torres Novas, Manoel Veressimo Margalho refere que «no lugar da Ribeira Branca que também hé como a primeira», portanto, uma «ponte com pegoens de pedra, cuberta por cima de lenha e terra»[286]. A estrutura descrita aproximasse da forma descrita da Ponte de Aldeia do Mato, na respetiva provisão[287]. Assim sendo, a atual ponte de arco corresponde a uma cronologia recente, que não conseguimos precisar.

Relativamente à sua função, o prior aponta que «cumunica os dois lugares das Ribeiras Brancas e Ruiva»[288]. Portanto, uma via de carácter local. Devemos destacar a sua proximidade ao corredor que ligava Torres Novas a Porto de Mós, certamente um complemento secundário ao referido eixo (cf. volume II, fig. 73).

1.1.4.2. Ponte de Benavente

No dia 6 de junho de 1603[289], tendo em consideração as informações recolhidas e enviadas pelo provedor da comarca da vila de Setúbal, D. Filipe III autoriza o

---

[283] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 30, fol. 52. *apud* VITERBO, II, 1899: 73-74
[284] Não conseguimos identificar a que ponte se refere. Poderá se tratar de uma reforma na ponte de Torres Novas, contudo, a omissão de informação não permite precisar.
[285] Cf. CAPELA, 2021: 701
[286] Cf. CAPELA, 2012: 724-725
[287] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 22, fol. 146 *apud* VITERBO, I, 1899: 482-483
[288] Cf. CAPELA, 2021: 724-725
[289] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 10, fol. 255v. *apud* VITERBO, II, 1899: 247

lançamento de uma finta de quatrocentos e cinquenta mil réis para reparação da ponte em Benavente, sobre o rio Sorraia, considerando que «cõuem acudirselhe breuemete pela necessidade que della ha, porque caindo se não pode reformar com dous cõtos de rs». Os trabalhos foram arrematados pela sociedade constituída por Gaspar Pereira e Jorge Luís.

O prior Thomaz de Freitas de Almeida, em 1758, associa-a à via «por onde se servem os lavradores e o povo e por ella se faz estrada para Salvaterra» e descreve-a como «hua ponte de pau»[290]. A provisão citada não se alonga em dados de natureza técnica, pelo que não conseguimos determinar se se trata da mesma obra, ou de uma reconstrução posterior.

1.1.4.3. Ponte de Linha Pastor

Com base na informação recolhida pela câmara de Lisboa acerca das obras da Ponte em Linha Pastor, ficamos a saber que beneficiava «os moradores das villas de Sintra, Cascaes, Colares, Chileiros e seus termos» e que sem a mesma a travessia do rio Jamor era obstáculo perigoso. Por esses motivos, D. Filipe III determinou que «por todo este mes, vão trabalhar na dita obra cincoentn homes, per turno, cada dia, de cada hua das dita villas e seu termo […], e que cada hu fará no seu dia de graça, visto como não pagão para a dita obra, e he em proueito de todos», conforme a provisão de 9 de agosto de 1606[291].

Não temos elementos adicionais que nos esclareçam sobre a sua construção, porém, em 1758, o vigário Sebastião Henriques descreve-a como «de cantaria e de três arcos»[292].

1.1.4.4. Ponte de Carenque de Baixo

---

[290] Cf. CAPELA, 2021: 476
[291] Cf. OLIVEIRA, 1882: 156-157
[292] Cf. CAPELA , 2016: 493

De dois arcos de volta perfeita, de dimensões desiguais, e tabuleiro ligeiramente levantado sobre o arco de maior luz (cf. volume II, fig. 74), a Ponte de Carenque de Baixo assegurava a travessia da ribeira de Carenque, entre Amadora e Queluz. Não se conhece elementos documentais que falem sobre a natureza da sua construção, contudo, um marco colocado no meio da Ponte trata-a como encomenda do Senado Real, no ano de 1631, e custeada pelo imposto Real do Povo, como confirma uma inscrição que se lê:

ESTA PONTE MANDOU FAZER O SENADO DE LISBOA A CUSTA DO REAL DO POVO, 1631[293].

Segundo Gabriela Xavier e Gisela Encarnação[294], esta Ponte fazia parte do itinerário da Estrada Real Lisboa – Sintra, percurso utilizado pela família real[295].

1.1.4.5. Ponte de Alcube

Segundo as informações que D. Filipe III instruiu o provedor e ouvidor da Comarca de Setúbal recolher, a necessidade da ponte sobre a ribeira de Alcube é descrita nos seguintes termos: «constou da necessidade que avia de se leuantar a dita ponte que estaua caida avia perto de dous annos por ser de muita continua passagem e a seruetia ordinaria de todas as pessoas e caualgaduras que vinhão da dita villa e do Alguarve e Alentejo pera esta cidade, e a leuarem as cheias do inuerno e tanto tempo avia que pella dita ponte nã passaua nenhua pessoa nem caualgadura e por os officiaes da dita camara remedearem esta necessidade fizeram por onde agora a gente que caminha se seruia que era pasagem arriscada e obra que a primeira cheia que viesse leuaria logo». Por sua ordem, foi colocada em pregão e arrematada pelo mestre

---

[293] XAVIER, ENCARNAÇÃO, 2009: 47
[294] XAVIER, ENCARNAÇÃO, 2009: 47
[295] Chamamos atenção, a título de curiosidade, ao conteúdo de uma carta enviada ao escrivão do senado da câmara de Lisboa, de 8 de junho de 1715: «A rainha, nossa senhora, que Deus guarde, passou, com grande detrimento, da ponte de Carenque para a villa de Bellas, onde está aposentada, e é servida que o senado, sem embargo de ser fóra do seu termo, mando logo concertar aquelle caminho, em forma que possa andar por elle, sem perigo, um coche: o que v. m.^{cê} fará presente no senado, para que o mande executar» (Cf. OLIVEIRA, XI, 1901: 101).

pedreiro António da Mota, que apresentou o menor lanço de noventa e cinco mil réis, distribuídos por finta, conforme o assento do dia 31 de agosto no ano de 1612[296]. O lançamento da finta esclarece-nos sobre o seu enquadramento viário uma vez que foi repartida pelos «lugares que mais frequentão» sendo estes: Setúbal, Sesimbra, Coina, Almada, Palmela, Alcácere, Grândola, Torrão, Viana, Alvito, Alcáçovas e Beja.

Não conseguimos determinar a sua localização. Tendo em consideração o fluxo da ribeira de Alcube, cremos que a ponte se inseria na estrada Setúbal – Sesimbra, conforme o traçado desenhado por Lourenço Homem da Cunha de Eça[297] e James Wyld[298] (cf. volume II, fig. 75 – 76).

1.1.4.6. Ponte de São Pedro do Estoril

No dia 17 de março de 1604[299] D. Filipe III autoriza o lançamento de uma finta de setenta e seis mil réis destinada à construção da ponte de São Pedro do Estoril – identificada como «pomte de Laiagoa». Foi solicitada pelos oficiais camarários de Cascais, uma vez que «as remdas do comcelho della não bastauão aimda para as despesas ordinárias». A provisão nota que se «que comuinha fazersse de pedra e cal» e que «constou ser muito necessaria». Os trabalhos foram arrematados por João Jorge Morgado.

Trata-se de um exemplar de cantaria (cf. volume II, fig. 77), construído para solucionar a travessia da ribeira de Caparide, de dois arcos de volta perfeita dispostos simetricamente e tabuleiro horizontal. O pilar encontra-se protegido por um talhante e talha-mar de ângulo agudo. Servia a estrada Lisboa – Cascais.

1.1.4.7. Ponte de Cruz Quebrada

---

[296] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 32, fol. 51 *apud* VITERBO, II, 1899: 186-187
[297] EÇA, 1808
[298] WYLD, 1842
[299] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 14, fol. 135v. *apud* VITERBO, II, 1899: 185-186

A Ponte que assegurava a travessia do rio Jamor, entre Caxias e Cruz Quebrada, resulta de uma encomenda da cidade de Lisboa custeada pelo imposto Real do Povo, no ano de 1608, como atesta a seguinte inscrição:

ASIDA DE MAND / OU FAZER ESTA / PONTE E AS MAIS / OBRAS A CUSTA DO / REAL DO POVO / NO ANO DE 1608[300].

Não temos conhecimento de elementos documentais que permitam esclarecer sobre a natureza da sua construção.

Sobre esta travessia Pinho Leal acrescenta que fora feita por intermédio de Rodrigo de Deus, frade do convento de Santa Catarina de Riba Mar, e que, anterior à sua construção, «passava a gente às costas d'homens que alli estavam para isso; mas todos os annos pelo inverno aconteciam desgraças: até que o bom do tal frade tantas diligencias fez, que conseguiu que a camara de Lisboa fizesse as tres pontes»[301]. As três Pontes a que se refere são as de Cruz Quebrada, de Algés e de Caxias, que, segundo o mesmo autor, as duas últimas foram edificadas no ano de 1618. Desconhecemos fontes primárias que sustentem esse argumento.

Trata-se de um exemplar de cantaria (cf. volume II, fig. 78) com três arcos de volta perfeita e tabuleiro ligeiramente inclinado, adaptado às diferentes cotas das margens. Os pilares são protegidos por talhantes e talha-mares de ângulo agudo.

1.1.5. No Alentejo

1.1.5.1. Ponte de Nossa Senhora da Ajuda

A Ponte de Nossa Senhora da Ajuda garantia a passagem sobre o rio Guadiana, entre Elvas e Olivença. Durante o domínio filipino foi alvo de duas campanhas de obras:

---

[300] NOÉ, 1991
[301] LEAL, II, 1873: 454

a primeira procurou consertar alguns arcos que tinham caído por causa das cheias, conforme a traça realizada por Pero Fernandes Torres, segundo ordem de D. Filipe II a 28 de agosto de 1598[302]; a segunda corresponde «aos apontamento e trassa de Pero Vaz», que Diogo Rodrigues se comprometia a terminar durante o mês de agosto, conforme o assento do dia 10 de junho de 1607[303].

A sua posição relevante no plano estratégico do Reino levou a que, desde a sua construção em 1360 por ordem de D. Pedro I, fosse obra de constantes benfeitoras por parte do poder central. Note-se, por exemplo, o carácter militar com que D. Manuel I objetifica a Ponte da Ajuda patrocinando a sua reconstrução, enquadrando-a no programa de fortificação de Olivença, entre os anos de 1497 e 1509[304]. Além da relevância enquanto eixo Elvas – Olivença, também apresenta uma importância nas ligações entre a Extremadura espanhola e o Alto Alentejo português. Esta zona de um ponto de vista geofísico, e nas palavras do Tenente-coronel Abílio Pires Lousada, «constitui fisicamente o prolongamento natural em Portugal do Teatro da Estremadura Espanhola, assumindo-se, simultaneamente, como teatro fronteiriço e central, que permite atingir directa e rapidamente o objetivo decisivo, Lisboa-Península de Setúbal»[305]. A importância desta travessia é ainda reforçada por se localizar em Olivença um importante centro comercial: «opulenta no cõmercio, a que vem a mayor parte do Alentejo a trocar»[306], como descreveu António Carvalho da Costa.

No entanto, a nível local detinha igualmente um papel importantíssimo na travessia das duas margens, como registou o pároco Luís Roiz Borralho, em 1758:

> *E como esta freguesia está situada de huma e outra parte do rio, os freguezes que habitam da parte d'além recebem hum grande damno por não poderem utelizar-se do pasto spiritual com que o pastor apascenta as suas ovelhas, ainda que há barca, porque como tudo hé grente pobre não têm com que pagar, e todos os passageiros recebem hum grande perjuizo por estarem dias impedidos à cauza de não andar a barca, como tem sucedido este anno, e sucede*

---

[302] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* privilégios, liv. 3, fol. 191 vº *apud* VITERBO, I, 1899: 358-359
[303] ADP. *Livro 2 de Notas do Tabelião Mendo Afonso de Resende,* fol. 87-88 *apud* MONTEIRO, II, 2012
[304] GORDALINA, 2008
[305] LOUSADA, 2009: 6
[306] CARVALHO DA COSTA, II, 1712: 539

todas as vezes que emche o rio. E o mais hé mutas pessoas que se têm interrado nesta igreja que faleceram afogadas por cauza de não haver ponte aonde passarem.[307]

Note-se que a atual composição, ainda que muito maltratada devido à explosão de 1709, resulta de diversas campanhas de obras que tomaram lugar na segunda metade do século XVII, inclusive a sua reconstrução[308]. Por último destacamos a presença de vários silhares siglados nos pilares (cf. volume II, fig. 81), remanescentes da fábrica manuelina, ou anterior. No entanto, a sua composição denota preocupações que são «modernas», nomeadamente a sua construção tendo em base um módulo que se repete sobre as águas do rio Guadiana.

1.1.6. No Algarve

1.1.6.1. Ponte de Lagos

A Ponte de Lagos assegurava a travessia da ribeira de Bensafrim, e servia a estrada principal que ligava o litoral algarvio, até Espanha, por Alvor, Portimão, Faro, Tavira e Cacela[309].

De fundação anterior (e incerta), no ano de 1618, a «fermosa ponte de doze arcos» estava arruinada. O Governador do Algarve, reprovando a solução negociada pelos oficiais camarários de Lagos com Mateus de Carvalho, solicita o desenho de Pedro Nunes Tinoco[310]. Para a sua reconstrução, o corregedor e vereador da cidade de Lagos solicitaram o lançamento de uma finta de doze mil cruzados, autorizada por Filipe IV no dia 27 de maio e 1630, «para se acabarem as obras da pomte»[311]; porém, só foi dada por concluída durante o reinado de D. João IV, na década de 1640, e por pedido especial durante as Cortes apresentando o custo elevado da empreitada como motivo[312].

---

[307] Cf. CAPELA, 2019: 516
[308] GORDALINA, 2008
[309] CORRÊA, 1994: 216-217; cf. CASTRO, 1748: 204
[310] CORRÊA, 1994: 217
[311] BACL, *L.º 1.º do Governo do Algarve,* ms. 288, série Azul, fl. 35 *apud* COELHO, 2018: 480
[312] Cf. CORRÊA, 1994: 218-218

Apresenta doze arcos de volta perfeita de dimensões desiguais (cf. volume II, fig. 83), sobre os quais corre um tabuleiro de ligeiro cavalete. Os pilares, a jusante, são defendidos por talha-mares de ângulo agudo, e a montante, reforçados por talhantes de ângulo agudo. As zonas sem revestimento permitem observar a disposição regular dos silhares.

1.1.6.2. Ponte de Silves

A Ponte de Silves permitia vencer o rio Arade. Documentada desde o século XIV[313], foi entre os anos de 1600 e 1621 alvo de uma reforma, entre o registo da queda de dois arcos por Henrique Fernandes Sarrão[314] e a descrição de Alexandre Massaii[315], respetivamente. Não se conhece o contrato e outros pormenores dessa reparação.

O seu aspeto atual corresponde a duas intervenções posteriores: a primeira, em 1716, e a segunda, no século XX[316] (cf. volume II, fig. 85).

Conforme a «Carta militar das principaes estradas de Portugal» (1808) [317], Silves era um epicentro de várias estradas (cf. volume II, fig. 84): para S. Pedro de Leiria, por Lagoa, Paderne e Alte; para Loulé; para Albufeira; para Lagoa; para Santa Clara[318]. Contudo, julgamos que a importância desta travessia terá acompanhado o declínio de Silves na transição da Época Medieval para a Época Moderna, um período em que perdeu a importância política, comercial, social e religiosa que gozava desde o domínio islâmico[319]. Sobretudo a perda de relevância do seu porto marítimo devido, em primeiro lugar, ao assoreamento do rio Arade[320], e, em segundo, à construção de um porto com melhores condições de resposta em Vila Nova de Portimão «capaz de duzentas Naos de

---

313 Cf. BERNARDES & GONÇALVES, 2005: 64.
314 «hoje estão caídos dous arcos dela e se passa o rio a vau» Cf. GUERREIRO, MAGALHÃES, 1983: 154
315 «e se passa o Rio por hua boá ponte de fabriqua E antiga» Cf. GUEDES, 1989: 120
316 Sobre esta intervenção cf. BERNANDES & GONÇALVES (2005: 65-66).
317 EÇA, 1808
318 Cf. EÇA, 1808. Note-se que de Santa Clara bifurcavam duas estradas importantes: uma em direção a Beja e a outra em direção à capital.
319 DOMINGUES, 2002: 24-43; BOTÃO, 1992: 61-62.
320 BERNARDES & GONÇALVES, 2005: 65.

alto bordo eftarem feguras de tempesftades, & piratas»[321], como descreveu Carvalho da Costa, e que Henriques Fernandes Sarrão lamentava, em c. 1600: «levantam-se aldeas em cidades grandes, abaixam-se cidades em aldeas pobres»[322]. Aliás, se tomarmos em consideração os roteiros do padre João Bautista de Castro Silva, Silves é reduzida à sua ligação com Lagos[323].

1.2. Breves considerações sobre a distribuição das Pontes

As estradas foram adquirindo significados diferentes que se adaptavam ao clima social e político do respetivo tempo. Carlos Alberto Ferreira de Almeida apresentou uma leitura que resume essa transformação: «A história dos caminhos tanto no seu traçado como na sua nomenclatura mostra-nos as variações das estruturas políticas através dos tempos. Uma estrada é via imperial, essencialmente estratégica e administrativa, nos tempos romanos. Na Idade Média ela recebe o nome de via pública e liga povoações próximas, reflectindo uma economia e senhorial. Na época seguinte adota o nome de estrada real e expressa a centralização política.»[324].

No que diz respeito ao papel das estradas e da sua circulação, Carlos Alberto Ferreira de Almeida escreve que «No século XVI várias circunstâncias concorreram para que a administração real dispensasse maior atenção a este assunto. O aumento de transacções comerciais e em maiores distâncias a centralização do poder de toda uma gama de implicações correlativas, como os correios, as novas exigências militares com o transporte de peças de artilharia levaram os reis a cuidarem mais deste assunto.»[325]. Vasco Gil Mantas corrobora e acrescenta que: «Iniciando ainda com uma forte marca do mundo medieval, o século XVI ibérico assistirá a diversos melhoramentos na rede viária, aos quais não foi estranho o fortalecimento do Estado moderno, centralizado e por isso mesmo preocupado com o controlo do território, só possível através da existência de

---

[321] CARVALHO DA COSTA, III, 1712: 6
[322] GUERREIRO, MAGALHÃES, 1983: 153
[323] CASTRO, 1748: 204
[324] ALMEIDA, 1968: 4
[325] ALMEIDA, 1968: 144

uma rede de comunicações funcional.»[326]. No entanto, como esclarece José Marques[327], a realidade da viagem em Portugal entre os séculos XV e XVI não era muito diferente da realidade medieval.

A denominação «estrada real» já se encontra incorporada nas fontes produzidas na cronologia em estudo. Veja-se, a título de exemplo, o conteúdo da provisão régia respeitante à Ponte de Goães: enquadrada em «hua estrada real»[328] - referindo-se à estrada Braga – Ponte de Lima. A mudança de paradigma na transição do período medieval para o moderno, descrita por Carlos Alberto Ferreira de Almeida, pode ser observada já na documentação que estudamos onde a necessidade de várias pontes é justificada tendo em conta os percursos de longo alcance, inclusive com o objetivo de melhorar as ligações entre Castela e Galiza, devidamente fundamentados pelas fontes que estudamos anteriormente. No entanto, globalmente, tratou-se de uma mudança lenta. Como esclarece Ricardo Charters D'Azevedo[329], até ao século XVIII, a política das estradas fazia parte dos encargos dos municípios que, por sua vez, apresentavam vários constrangimentos do ponto de vista financeiro que punham em causa a existência de um sistema viário que oferecesse condições de segurança aos seus utilizadores. E continua, «No início, a justificação para a reparação de vias, e para a sua manutenção, era a de facilitar os passeios da Corte, quando ela se deslocava no país»[330].

Embora fosse uma das preocupações a criação, e o reforço, de vários eixos que permitissem uma maior fluidez entre Castela e Portugal, unindo-a física e simbolicamente, também se desenvolve um igual importante conjunto numeroso de obras que tinham como por objetivo o melhoramento da deslocação entre o território

---

[326] MANTAS, 2014: 76
[327] MARQUES, 1997: 91-92
[328] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 80, fol. 102v. *apud* VITERBO, III, 1899: 66-67
[329] D'AZEVEDO, 2015: 339
[330] D'AZEVEDO, 2015: 339. O autor ilustra o seu argumento com dois exemplos, o primeiro, datado de 1784, referia-se ao concerto da estrada entre Alverca e Vila Franca de Xira, na ocasião da deslocação da Rainha a Salvaterra, e o segundo, datado de 1789, refere-se à reparação da estrada de Aldeia Galega a Évora e Vila Viçosa, para a passagem de D. Pedro Carlos (Cf. D'AZEVEDO, 2015: 339, nota 2). Também, e a propósito da Ponte de Carenque de Baixo, transcrevemos o aviso de uma carta enviada ao senado da câmara de Lisboa, em 1715, ordenando o conserto da estrada entre a Ponte de Carenque e Belas (Cf. OLIVEIRA, XI, 1901: 101).

nacional satisfazendo os interesses das comarcas e dos seus moradores. Como defendeu Miguel Soromenho, permitiu «um equilíbrio entre as aspirações concelhias à melhoria das circulações em áreas relativamente limitadas e os desígnios da Coroa quando a ligações estratégicas pensadas à escala peninsular»[331]. Ao mesmo tempo, frisamos que algumas pontes resultam do expresso interesse da Coroa quando, pelo teor das provisões, é referido que os oficiais camarários foram ordenados a realizar diligências.

Todas estas questões, somadas à importância de um Território bem descrito, e com melhores acessos, traduzem-se em inúmeras vantagens no quadro militar do reino ao abrir as portas do reino.

Analisemos as ligações estratégicas entre Portugal e Castela. A documentação é clara nesse aspeto ao destacar, como pudemos ver anteriormente, as seguintes Pontes: sobre o Côa[332] - implantada entre Longroiva, Castelo Melhor e Almendra, junto da fronteira, e cuja estrada seguia para Espanha por «Escolhão»[333] ou «Escalao»[334] ; de Mirandela[335] - que servia a principal estrada de longo alcance que ligava o Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes, entre Mirandela e Porto, por Vila Real, Amarante e Penafiel; sobre a ribeira de Moura[336] - atravessando a serra de Açor, por um percurso que desconhecemos; de Pedra[337] - implantada no eixo entre Valpaços e Bragança, sobre o traçado da estrada romana entre *Bracara Augusta* e *Asturica* por *Aquaes Flaviae*[338]; de Segura[339] - permitindo a ligação entre Idanha-a-Velha e Alcântara, e colocando em contacto todo o noroeste português com a Extremadura espanhola[340]; e a dos Barcos[341] - implantada na estrada que assegurava a ligação entre Viseu e Celorico da Beira - a partir de Celorico, o percurso seguia até Espanha entroncando na estrada da beira.

---

[331] SOROMENHO, 2009: 105
[332] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 4, fol. 118v. *apud* VITERBO, I, 1899: 323-324
[333] Topónimo assinalado por WYLD, 1842
[334] Topónimo assinalado por CARVALHO, XXXX
[335] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 29, fol. 254v. *apud* VITERBO, II, 1899: 80
[336] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 25, fol. 202 *apud* VITERBO I, 1899: 370
[337] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 40, fol. 17. Citado em VITERBO, I, 1899: 491
[338] FUENTES, 2001: 370
[339] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* Doações, liv. 19, fol. 124v. *apud* VITERBO, I, 1899: 330-331
[340] GIMENO PASCUAL, 1997: 200
[341] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 10, fol. 173vº *apud* VITERBO, III, 1899: 343-344

Outro ponto importante a destacar são o conjunto de obras que vão ser realizadas por incentivo da Coroa através do ordenamento de diligências. Referimo-nos às Pontes: de Leça[342], ponte sobre o Côa[343], de Águeda[344], de São Sebastião da Feira[345], de Segura[346], de Atalhada[347], do «Carvalhar»[348], de Rio Torto[349], de Mucela (sobre a foz do rio Alva)[350], Real de Coimbra[351], a sobre a ribeira de Moura[352], de Alcube[353] e a de Nossa Senhora da Ajuda[354]. Identificamos assim uma permanência sobre a linha de fronteira, nos pontos de Ajuda, Segura e Castelo Melhor (e Almendra e Longroiva), e na região da Beira Alta sobretudo no que diz respeito às travessias sobre o rio Mondego e sobre o Alva.

As mesmas referências documentais referem pontes que também aludem a vias de grande importância no contexto de circulação interna. Destacam-se as justificações apresentadas nas provisões das Pontes: de Ázere e de Mestas[355] - no eixo entre Ponte da Barca e Monção; de Vila Meã e de Relas[356] - no contexto das ligação entre Porto e Amarante; de Ave[357] - no percurso entre Porto e Barcelos; de Goães[358] - nas ligações entre Braga e Ponte de Lima; a já citada de Mirandela[359]; de Pau Lagoa[360] - no registo local entre Aveiro, Ílhavo e Arada; de Águeda[361] - na estrada entre Coimbra e Porto; a

---

342 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 44, fol. 100v. *apud* VITERBO, II, 1899: 249
343 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 4, fol. 118v. *apud* VITERBO, I, 1899: 323-324
344 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 179 *apud* VITERBO, III, 1899: 61-62
345 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 182 *apud* VITERBO, I, 1899: 368-369
346 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* Doações, liv. 19, fol. 124v. *apud* VITERBO, I, 1899: 330-331
347 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* Doações, liv. 31, fol. 72 *apud* VITERBO, I, 1899: 549
348 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 164 *apud* VITERBO, III, 1899: 92-93
349 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 38, fol. 19 *apud* VITERBO, I, 1899: 368
350 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 40, fol. 177V. *apud* VITERBO, I, 1899: 370
351 AMC. *Vereações,* nº 24, fl. 18-19 *apud* ROCHA BRITO, 1947: 20-21
352 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 25, fol. 202 *apud* VITERBO I, 1899: 370
353 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 32, fol. 51 *apud* VITERBO, II, 1899: 186-187
354 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* privilégios, liv. 3, fol. 191 vº *apud* VITERBO, I, 1899: 358-359
355 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 5, fol. 11v. *apud* VITERBO, II, 1899: 400-401
356 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 25, fol. 37v. *apud* VITERBO, II, 1899: 79
357 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Privilégios, liv. 2, fol. 145v. *apud* VITERBO, II, 1899: 148-149
358 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 80, fol. 102v. *apud* VITERBO, III, 1899: 66-67
359 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 29, fol. 254v. *apud* VITERBO, II, 1899: 80
360 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 16, fol. 199v. *apud* VITERBO, II, 1899: 376
361 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 179 *apud* VITERBO, III, 1899: 61-62

citada dos Barcos[362]; de Valbom[363] - no contexto da raia portuguesa e da sua relação com Almeida e a restante região da Beira Alta; de Segadães e de Almeara[364] - no eixo entre Aveiro e Viseu; Real de Coimbra[365] - na estrada entre Porto e Lisboa; de Antanhol[366] - no percurso entre Lisboa e Coimbra; de Meimoa[367] - entre a Guarda e Penamacor; Linha Pastor[368] - servindo a linha Lisboa e Sintra; e de Alcube[369] - na relação entre a península de Setúbal e as regiões do Alentejo e Algarve.

Olhando para a distribuição das Pontes no Território (cf. MAPA I – Distribuição das Pontes no Território Português no Tempo dos Filipes (1580-1640)), é claro a definição de duas manchas expressivas. A primeira corresponde à faixa do percurso Coimbra – Porto, parte integrante do itinerário da estrada Lisboa – Porto e descrita como «a estrada principal deste Reino»[370], num documento de 1590. Também o troço Lisboa – Coimbra foi alvo de atenção, junto desta cidade, ainda que com menor expressão, com as reparações das Pontes de Fonte Coberta, Cernache e Antanhol. Aliás a importância desta última é defendida por se encontrar em uma estrada «que vai desta cidade [de Coimbra] para a de Lisboa e outras partes»[371].

Já a segunda corresponde à região da Beira Alta e cuja importância devemos relacioná-la às suas especificidades geofísicas e enquanto relevante teatro de operações. É frequentemente referido como o segundo mais importante que permitia cortar transversalmente o País, apenas atrás do teatro do Alentejo[372], e descrito por Miranda Cabral como:

---

362 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 10, fol. 173vº *apud* VITERBO, III, 1899: 343-344
363 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Doações, liv. 26, fol. 287v. Citado em VITERBO, I, 1899: 495
364 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 39, fol. 184 *apud* VITERBO, I, 1899: 486
365 Cf. BRITO, 1947: 27-29
366 Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 13
367 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II*, liv. 20, fol. 3v. *apud* VITERBO, III, 1899: 8
368 Cf. OLIVEIRA, 1882: 156-157
369 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 32, fol. 51 *apud* VITERBO, II, 1899: 186-187
370 BMC. *Registo,* vol. 13, fl. 106v. *apud* OLIVEIRA, II, 1972: 10
371 Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 13
372 LOUSADA, 2009: 6-7

um teatro central, em relação ao País. Corta-o de leste a oeste e divide-o em duas partes desiguais: ao norte fica apenas o teatro ao norte do Douro; ao sul fica o resto do País, com Lisboa. Logo, o teatro, caindo em poder do invasor, separa o Porto de Lisboa, isto é, dá-lhe uma situação central que pode permitir uma manobra por linhas interiores, se ele trouxer efectivos suficientes para a sua realização[373].

A Coroa tinha conhecimento e estava familiarizada com estes elementos a um nível estratégico, como da própria gestão e organização do reino. Recuemos à atitude de D. Filipe II ao incumbir o engenheiro Juan Bautista Antonelli da tarefa de recolher informações do reino português, incluindo o registo dos acessos e estradas do reino[374]. Só assim entendemos efetivamente a importância que foi conferida à Beira Alta e a sua relação com a raia portuguesa que, devido às suas especificidades geofísicas, permitia uma transição suave entre o território português e o território castelhano. Ou seja, não apresentava grandes obstáculos do ponto de vista físico, a não ser os rios e (ou) outros recursos hidrográficos. De certa forma podemos notar uma preocupação em assegurar a melhoria das condições das estradas e da mobilidade no espaço físico que João Gouveia Monteiro, e a propósito de um estudo sobre a distribuição dos castelos portugueses nos finais da Idade Média, designou de «linhas de infiltração» e «defesa de profundidade» correspondendo, uma vez mais, à zona da Beira Alta e ao triângulo definido por Pinhel – Almeida – Castelo Medo, e que desce em diagonal até Lisboa[375]. Como o autor citado nota, foi um percurso utilizado durante a Segunda Guerra Fernandina, entre 1372 e 1373[376], e depois, entre 1810 e 1811, pelas tropas comandadas pelo General Massena durante a Terceira Invasão Francesa[377].

Outras áreas também se destacam. Nomeadamente a zona de Amarante, com as Pontes de Fundo de Rua, de Larim, de Vila Meã e Relas, que, Nuno Resende, e a propósito da primeira obra, destacou a importância do centro religioso de Amarante no contexto das peregrinações da Época Moderna e «a necessidade de providenciar

---

373 CABRAL, 1932 *apud* LOUSADA, 2009: 6
374 CÁMARA MUÑOZ, 2014: 352
375 MONTEIRO, 2003: 166
376 MONTEIRO, 2003: 254-256
377 NUNES, 2004: 100-102

acessos seguros e céleres a peregrinos e fiéis»[378]. Importante destacar também que se encontravam num troço que corresponde à via de longo alcance entre o Porto e Mirandela, cuja ponte também foi alvo de reparações e reconstruções parciais.

No Entre Douro e Minho a definição dos eixos Porto – Barcelos, com as obras das Pontes de Ave e de Barcelos; e Porto – Braga com a obra de Vimieiro; Braga – Ponte de Lima, com as pontes do Prado e de Goães, e sem esquecer a importância dessa via cujo troço é decalcado sobre a via romana que ligava Braga e Tui[379]; e Ponte da Barca – Monção, com as obras em Arcos de Valdevez e em Monção.

Igualmente expressiva é a mancha no que corresponde hoje à Grande Lisboa. Aí encontramos a definição de dois eixos importantes. O primeiro Lisboa – Sinta, com as obras de Linha Pastor e Carenque de Baixo. O segundo Lisboa – Cascais, com as obras de São Pedro do Estoril e Cruz Quebrada.

---

[378] RESENDE, 2014: 78
[379] MACIEL, 1982: 613

2. A encomenda e o financiamento

2.1. Enquadramento da construção de pontes na produção legislativa

Até ao ano de 1332, a construção de pontes era entendida como uma obra pia, responsabilidade dos monarcas e do alto clero que as encomendavam e custeavam. No referido ano a situação altera-se. D. Afonso IV determinou que a (re)construção de pontes, e os trabalhos de reparo, eram obrigação dos corregedores e dos vereadores «porque som prol commum»[380]. Este facto, para Carlos Alberto Ferreira de Almeida, explica «uma certa quebra de ritmo construtivo nos fins da Idade Média e princípios da Idade Moderna», e que Francisco de Holanda havia apontado para tal, suportada no desaparecimento da motivação piedosa[381].

As «Ordenações Manuelinas» confirmam que as obras públicas são uma responsabilidade dos corregedores e dos vereadores, como está descrito no Livro Primeiro. Aos corregedores, o «Título XXXXIX: Dos Corregedores das Comarcas, e do que a seu Officio pertence»[382] esclarecia que «se façam as bemfeitorias pubricas, convem a saber, calçadas, pontes, fontes, chafarizes, poços, caminhos, e casas dos concelhos, picotas, e outras quaesquer bemfeitorias, que ofrem necessárias, mandando loguo assi fazer aquellas que comprir de novo serem feitas, como reparirar as que repairo ouverem mefter, o que todo faram das rendas do Conelho». Não existindo fundos suficientes remeter-se-ia ao Rei para o lançamento de uma finta. No «Título XLVI: Dos Vereadores das Cidades, e Villas, e cousas que a sus Officios pertencem»[383] acrescenta-se que estes estavam obrigados a «saber como os caminhos, e fontes, e chafarizes, e pontes, e calçadas, e poços do Concelho, e casas, e assi quasequer outras cousas do Concelho sam repairadas, e as que comprir de refazer, e adubar, e correger, mandalas-ham fazer, e repairar, que se possam bem servuir por eles, fazendo-o em tal maneira, que aa sua

[380] ALMEIDA, 2002: 125
[381] ALMEIDA, 1968: 130
[382] *Ordenações Manuelinas,* Liv. I, título 39
[383] *Ordenações Manuelinas,* Liv. I, título 44

minguoa as ditas cousas nom recebam danificaçãm; porque danificando-se aa sua mingoua, por seus bens se corregeram os ditos danificamentos».

As «Ordenações Filipinas» confirmam a regra. No entanto, devido a grandes desordens que ocorriam no reino sobretudo no que dizia respeito à atribuição e lançamento de fintas, no ano de 1605 é publicada uma Provisão régia[384] que instruiu todo o processo que envolvia a as obras de uma ponte.

2.2. Encomendadores

Os corregedores e os vereadores eram os responsáveis pela iniciativa de (re)edificação de pontes. Face aquilo que era tido como regra, as «Ordenações Filipinas» confirmam-no como uma das suas responsabilidades:

> *E mandará que se façam as benfeitorias públicas, calçadas, pontes, fontes, poços, chafarizes, caminhos, casas do Concelhos, picotas e outras benfeitorias, que forem necessárias, andando logo fazer as que cumprir de novo serem feitas, e reparar as que houverem mister reparo*[385].

Dois anos após a sua publicação, passa a circular uma provisão régia datada do dia 18 de junho de 1605[386] que se refere à construção de pontes. É claro que estamos a falar das obras que requeriam o lançamento de fintas, sendo por isso necessário serem submetidas ao Desembargo do Paço para autorização.

Este documento decretava que os oficiais das câmaras, antes de escreverem ao Rei, deveriam, acompanhados de mestres de obras experientes, «ver o logar, aonde a ponte se ha de fazer de novo, ou refazer, e concertar a velha, e das causas, que para isso ha», da qual deveria resultar «uma traça e molde». A título de exemplo, os oficiais da comarca de Coimbra fizeram-se se acompanhar do arquiteto Pedro Nunes Tinoco, que

---

[384] Cf. ANDRADE E SILVA, II, 1855: 133
[385] *Ordenações Filipinas*, Liv. I, título 58
[386] Cf. ANDRADE E SILVA, II, 1855: 133

se deslocava a essa cidade no ano de 1626[387], que realizou as traças e os apontamentos das Pontes de Loreto, Rachado, Espertina, Cidreira e Fornos, pelos quais o mestre Isidro Manuel se comprometeu a arrematar quatro anos depois[388]. O projeto era acompanhado por uma declaração onde constavam as informações levantadas e o custo da obra. A estrutura deste elemento seria semelhante à declaração que os mestres Pedro Villegas, Diego de Castañeda e Sebastián de Aguirre elaboraram a respeito das obras da Ponte de Segura[389].

Em casos de dúvida, o monarca reservava-se ao direito em solicitar avaliações externas, como fez perante as obras da Ponte de Palhês, junto de Azurara da Beira, que mediante a receção de «duas traças, hua feita per Pero Velho, outra per David Alvares, ambos mestres de pedraria, com os quais mandei se fezee deligencia per outros mestres exprementados por qual das ditas traças seriaõ mas conveniente fazersse a dita ponte, os quaes concordarão que a melhor traça era a do dito David Alvares» acrescentando que mandara «tomar obre esta materia por Pedro Nunes Tinoco, meu architecto»[390]. Ou quando, no ano de 1622, o mesmo arquiteto é ouvido «ácerca dos orçamentos e traças» das pontes, caminhos e cais de Coimbra[391].

Seguidamente o projeto era colocado em pregão «pelos logares da dita Comarca, e das outras Comarcas vizinhas». Os corregedores e vereadores perante o lance que «lhes parecer mais conveniente (…) arrematarão a obra a mestres de obras, que conhecidamente o forem, e viverem por este officio»[392].

Se, por um lado, os oficiais camarários são os principais responsáveis pela encomenda de pontes, por outro, também encontramos o monarca associado a pontuais obras, assegurando claramente os interesses da Coroa. São exemplos dessa

---

[387] Cf. VITERBO, III, 1899: 122 e AYRES DE CAMPOS, 1867: 64
[388] AMC. *Livro de Notas (1626-1639,* nº 7, fl. 83vº-86 *apud* RUÃO, III, 2006
[389] Cf. AGS. *Consejo Real, Legajo,* 351, 5, fl. 1-24 *apud* GIMENO PASCUAL, 1997:195-200
[390] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Privilégios, liv. 4, fol. 141v. *apud* VITERBO, III, 1899: 172-173
[391] Cf. AYRES DE CAMPOS, 1867: 63
[392] ANDRADE E SILVA, II, 1855: 133

realidade as obras da Ponte Real de Coimbra[393], a de Nossa Senhora da Ajuda[394] e a de Atalhada[395].

A importância de certas vias também se expressou no entusiasmo do poder central que, recorrentemente, ordenava às câmaras a realização diligências. Falamos dos casos das Pontes: sobre o Leça[396], sobre o rio Côa[397], de Águeda[398], de São Sebastião da Feira[399], de Segura[400], de Atalhada[401], do «Carvalhar»[402], de Rio Torto[403], de Mucela (sobre a foz do rio Alva)[404], sobre a ribeira de Moura[405] e a de Alcube[406].

2.3. Financiamento

2.3.1. As fintas

Sobre as fintas, Luís Alexandre Rodrigues já se debruçou ao estudar a construção de Pontes na Beira Alta e em Trás-os-Montes durante o século XVII[407]. Segundo o historiador de arte, as «Ordenações Manuelinas» procuraram regulamentar o lançamento das fintas com o objetivo de colocar um ponto final às grandes desordens que ocorriam no reino. O «Título XLVII: Das pessoas que podem dar licença pera as fintas, e quaes sam as pessoas que dellas são escusas, e que os Concelhos nom ponham tença a alguém»[408] determinava que quando as rendas dos Concelhos não fossem suficientes para suprimir os encargos que estavam obrigados por regimento, «escrevam

---

[393] AMC. *Vereações,* nº 24, fl. 18-19 *apud* ROCHA BRITO, 1947: 20-21
[394] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* privilégios, liv. 3, fol. 191 vº *apud* VITERBO, I, 1899: 358-359
[395] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* Doações, liv. 31, fol. 72 *apud* VITERBO, I, 1899: 549
[396] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 44, fol. 100v. *apud* VITERBO, II, 1899: 249
[397] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 4, fol. 118v. *apud* VITERBO, I, 1899: 323-324
[398] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 179 *apud* VITERBO, III, 1899: 61-62
[399] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 182 *apud* VITERBO, I, 1899: 368-369
[400] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* Doações, liv. 19, fol. 124v. *apud* VITERBO, I, 1899: 330-331
[401] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* Doações, liv. 31, fol. 72 *apud* VITERBO, I, 1899: 549
[402] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 164 *apud* VITERBO, III, 1899: 92-93
[403] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 38, fol. 19 *apud* VITERBO, I, 1899: 368
[404] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 40, fol. 177V. *apud* VITERBO, I, 1899: 370
[405] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 25, fol. 202 *apud* VITERBO I, 1899: 370
[406] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 32, fol. 51 *apud* VITERBO, II, 1899: 186-187
[407] RODRIGUES, 2007: 273-274
[408] *Ordenações Manuelinas,* Liv. I, título 47

aos Desembarguadores do Paaço a cause, ou causas pera que querem lançar a dita finta, e lhes he necessario o dito dinheiro, e quanto dinheiro lhe bastará pera o dito negocio, e em que se despendeo o dinheiro», não havendo escusa quando destinada à defesa do lugar ou para a (re)construção, e reparação, de muros, pontes, fontes e calçadas.

As «Ordenações Filipinas» não se afastam das determinações do códice manuelino. Elas estabeleciam que se devia recorrer a fintas quando «as rendas do Concelho não bastam para as cousasm que os Officiaes das Cameras são obrigados per seus Regimentos prover e fazer». E acrescentam que no caso da necessidade do lançamento de uma finta o corregedor «irá ao tal lugar, e se informará da necessidade, que ha das ditas cousas» comunicando o rendimento do concelho e a última finta lançada; tal como fizeram os oficiais da vila de Cascais ao solicitarem uma finta para as obras da ponte de São Pedro do Estoril (1604) arguindo que as «remdas do comcelho della não bastauão aimda para as despesas ordinárias»[409].

Perante apreciação positiva:

> *E as Cartas de finta, que assi póde passar, mandará registrar em hum livro que na Chancellaria de cada correição andará, feito pelo Scrivão della, e não levará cousa alguma pelo registro. E nas costas da Carta porá como fica registrada, e assinará a dita Carta, sem ver o registro. E quando alguma cidade, villa, lugar, ou Concelho, mandar pedir as ditas Cartas, sempre se verá pelo registro para que cousa pede a finta, a qual não passará, sem ser certo per certidão do Juiz, Vereadores e procurador do Concelho, como a outra finta, para que lhe já deu licença, foi tirada, e tomada a conta da despesa della, e achou que foi despesa no para que que foi pedida. E se for terra chã, em que não houver Juiz, nem Vereadores, virá a certidão scripta pelo Scrivão da Camera, e não o havendo, per tres homens bons do Concelho. E emquanto o dinheiro da finta não for de todo tirado, e bem despeso no para que a pediram, não dará outra de novo.*[410]

Sendo que:

> *E nas outras fintas, que passarem da quantia de quatro mil réis, quando os Officiaes das Cameras as houverem de pedir, o screvão ao Corregdor da Comarca, como a querem pedir, e a necessidade, que della tem, e para que cousas. O qual Corregedor guardará a ordem.*[411]

---

[409] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 14, fol. 135v. *apud* VITERBO, II, 1899: 185-186
[410] *Ordenações Filipinas*, Liv. I, título 58
[411] *Ordenações Filipinas*, Liv. I, título 66

Mediante este quadro, a provisão de 1605[412] acrescenta que: uma vez concluído o processo de arrematação, os corregedores e os vereadores escreveriam «uma carta por ambos assignada, em que declarem as informações que tomaram, e as causas, que há para se fazer, ou refazer a ponte, e como andou a obra della em pregão, e que dias, e em que Comarcas e logares, e o preço, em que foi arrematada, e a quem, conforme a traça, que juntamente com sua carta sua carta enviarão, e por que Comarcas, ou lugares, se devem lançar fintas do dinheiro, que a obra póde custar, e quando a cada uma». Perante estas informações a Mesa do despacho do Desembargador do Paço abjudicava, ou não, a finta. A distribuição do lance era realizada pelos oficiais do concelho, sendo que as Comarcas «que menos serventia tiverem pela dita ponte, paguem menos, que os que tiverem mais serventia».

Assim que aprovada, nomeava-se um depositário «que seja pessoa de mais confiança, e partes, e o mais afazendando, que possa ser; em cuja casa estará uma arca, que para isso se ordenará, com tres chaves: das quaes uma terá o Provedor, e o Escrivão da Provedoria outra, e outra o Vereador mais velho do logar, aonde a dita arca houver de estar; na qual se metterá todo o dinheiro, que vier, e se arrecadar da finta da ponte (…); e se carregará por receita em um livro, que também se fará, e estará mettido na dita arca, sobre o dito depositario, assim como se fòr metendo nella; e quando se tirar apartado e despesa, assento, e declaração do que se tirar, no qual assento assignará o dito mestre do que receber, para, pela dita receita e despesa, se tomar depois conta so depositario, que sempre se tornará o dito livro a meter na dita arca debaixo de tres chaves»[413]. O contrato da reedificação da Ponte de Goães esclarecia o perfil do seu depositário, alias, regra geral: «abonado»[414].

Este processo não era novo, como concluímos pela leitura do contrato de reparação da Ponte de Nossa Senhora da Ajuda (1598):

---

[412] ANDRADE E SILVA, II, 1855: 133
[413] ANDRADE E SILVA, II, 1855: 133
[414] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 80, fol. 102v. *apud* VITERBO, III, 1899: 66-67

O dito prouedor com os officiaes da camara da dita villa de Oliuença ellegerão hua pessoa segura e dabonada, que seja thesoureiro do dinheiro da dita finta, e assi ellegerão hum escriuão que o seja da receyta e despesa do dito thesoureiro, o qual teraa hum livro numerado e assinado por o dito prouedor e por adições apartadas se assente o que o dito thesoureiro receber e despender.[415].

O mesmo se diga em relação à região de Trás-os-Montes, universo dado a conhecer Luís Alexandre Rodrigues[416]. Nas atas da Câmara de Bragança encontra-se registada uma «emlleissam para a ponte de Murssa rio de Nusello»[417] para o recebedor da finta, e a eleição de uma pessoa «para repartir a fimta da ponte Dangueira»[418].

Apesar da utilidade das fintas no financiamento de obras de carácter público, é sabido o desagrado generalizado das populações em relação a esse instrumento. São conhecidos alguns alvarás que descrevem o cansaço das populações face à carga fiscal a que eram submetidas. Este motivo está subjacente à publicação de uma carta régia, datada de 29 de janeiro de 1619[419], «sobre se não se lançarem fintas nas Cidades, Villas e logares desse reino, para pontes e outras obras publicas – e hei por bem que ellas se escusem, quanto poder ser; e que quando cumprir lançarem-se, seja com muita consideração, e de maneira que, tudo o que fôr possível, se evitem as vexações de que os povos se queixem». A respeito da Comarca de Coimbra temos notícia de que os seus habitantes, cansados dos impostos, foram poupados do pagamento de fintas para outras construções enquanto decorressem obras no respetivo termo[420], «que de presente estão para se fintarem nela 23 fintas para diversas partes deste Reino, de pontes e calçadas dele»[421], no dia 10 de maio de 1618. Por essa razão, no mesmo ano é criado o imposto Real de Água, no dia 27 de julho, destinado às obras da ponte Real,

---

[415] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* privilégios, liv. 3, fol. 191 vº *apud* VITERBO, I, 1899: 358-359
[416] Cf. RODRIGUES, 2007: 273-274
[417] Cf. RODRIGUES, 2007: 273-274
[418] Cf. RODRIGUES, 2007: 273-274
[419] Cf. SERRÃO, 2004: 142
[420] Cf. SERRÃO, 2004: 140
[421] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 3)

«cais, caminhos e as pontes da Espertina e mais obras que fossem necessárias»[422]. Não foi o único privilégio: aquando da construção da ponte de Fundo de Rua a Comarca do Porto contribuiu com mais quarenta mil réis, cota parte que correspondia à da Comarca de Coimbra, conforme se lê na respetiva provisão de 10 de dezembro de 1611[423].

2.3.2. Outras contribuições

Em casos excecionais, pois a documentação que hoje temos conhecimento não permite avançar além sobre esta matéria, o Rei e (ou) instituições religiosas contribuíram para a construção de pontes.

O primeiro caso que conhecemos, e o mais célebre, é o polémico financiamento das obras da Ponte Real de Coimbra. A obrigação de Filipe II em incluir as instituições religiosas no financiamento da empreitada levantou sérias questões, pelo menos nos arcebispados de Braga e de Lisboa. Em uma troca de correspondência entre os seus arcebispos, o de Lisboa, por entender «tão mal este negocio deste principio», expõe as suas dúvidas: «não podia eu nem pagar para esta obra, nem obrigar a clerezia» acrescentando que «sem autoridade de sua Santidade não me era possível nem podia pagar nem obrigar aos clérigos que pagasem para esta finta»[424] acreditando que tal obrigação, e em tal modos, ia contra a «Liberdade Ecclestiastica». Face a estes argumentos, D. Filipe II tinha se defendido, em 1589:

> *Visto como o direito Canónico favorece as obras que são tão publicas e de tão geral obrigação e os privilégios dos summos Pontífices as não contradizem a esta principalmente em que se não trata cousa contra a liberdade ecclesisatica nem se lhe faz prejuízo» acrescentnado, também, que «em tempo de El Rey Dom João o primeiro consentiu o estado ecclestiasticos em pagar para Pontes e fontes nos cappitullos que se então fizeram de Concordia entre os estados eclesiastico e secular*[425].

---

[422] Cf. OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 4)

[423] «a comarqua da cidade do Porto pagara para a dita obra duzentos sesenta mil r.^{s}, que são quarenta mil r.^{s} mais alem do que por uos me foi limitado que se pagasse para ella, os quaes de abaterão a comarqua de Coimbra da contia em que foi orçada e o dinheiro da dita finta» (ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 21, fol. 208v. *apud* VITERBO, II, 1899: 76).

[424] ADB. *Gaveta das Cartas,* n.º CLXXXVII *apud* SILVA, I, 2000: 266

[425] ADB. *Gaveta das Cartas,* n.º CXIX *apud* SILVA, I, 2000: 221

Para a mesma obra, a fazenda real contribuiu com três mil cruzados[426].

O segundo caso diz respeito às obras da Ponte do Prado que para as quais a comunidade religiosa de Tibães contribuiu[427].

Estes dois exemplos, principalmente o último, visto que para a Ponte de Coimbra, e como a documentação o demonstra, contou com resistências, demonstram que a ideia da ponte como obra pia sobrevive ao longo da Época Moderna sobretudo como um dever e obrigação – tal como Filipe II defendera. Ao mesmo tempo, e segundo Luis Arciniega Garcia, esta iniciativa estava intrinsecamente ligada à própria dignidade eclesiástica, pois uma das competências do Papa era o cuidado dos caminhos e das pontes[428]. Por outro lado, tais factos contrariam a tese de Carlos Alberto Ferreira de Almeida[429], exposta no início desde ponto, e que Nuno Resende havia revisto observando o universo construtivo da região de Montemuro na Época Moderna[430].

---

[426] Cf. BRITO, 1947: 27-29
[427] Cf. OLIVEIRA, 2015: 150
[428] GARCÍA, 2015: 24
[429] Cf. ALMEIDA, 1968: 130
[430] Cf. RESENDE, 2011: 188

3. Os projetistas e os arrematantes

A provisão régia de 1605[431] determina o envolvimento de dois profissionais de arquitetura experienciados: um primeiro responsável pela traça e molde da obra e um segundo responsável pela sua arrematação. Contudo, nada impede de ser o mesmo profissional nas duas fases.

3.1. Os projetistas

Ainda que sejam abundantes os elementos documentais em estudo, e o seu conteúdo, o autor do projeto, e salvo exceções, não é identificado. Isto deve-se, em parte, por se tratar principalmente de provisões régias, e não de contratos, que autorizavam o lançamento das fintas. Terá o escrivão real achado não ser relevante identificar os variados autores de risco.

Conforme a lei de 1605[432], os projetistas tinham o dever de acompanhar os oficiais camarários ao local e realizar a traça e o molde dos respetivos trabalhos[433]. Dos poucos casos que temos conhecimento, aparece noticiado o envolvimento do arquiteto Filipe Terzi[434] no projeto da reconstrução da Ponte Real de Coimbra, com acrescentos de Pedro Nunes Tinoco[435]. Nunes Tinoco é identificado como autor de sete Pontes nos arrabaldes de Coimbra, entre reconstruções e acrescentos[436], e, ainda, responsável pelo projeto de reconstrução da Ponte de Lagos[437]. Para a reparação da Ponte de Nossa Senhora da Ajuda, em Elvas, é Pero Fernandes Torres o responsável pelo risco do seu conserto, por ordem de D. Filipe II[438], sendo, poucos anos mais tarde, reconstruída

---

431 ANDRADE E SILVA, II, 1855: 132-133
432 ANDRADE E SILVA, II, 1855: 132-133
433 ANDRADE E SILVA, II, 1855: 132.
434 Cf. BRITO, 1947: 27-29
435 AMC. *Livro de Notas,* nº 7, fol. 177vº-182 *apud* RUÃO, III, 2006: 178.
436 AMC. *Livro de Notas (1626-1639),* nº 7, fol. 83vº-85 *apud* RUÃO, III, 2006; OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5).
437 BACL. *Manuscrito 288, série azul, Livro 1º do Governo do Algarve,* fol. 35 *apud* COELHO, 2018: 141-142.
438 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe I,* privilégios, livº 3, fol. 191 vº *apud* VITERBO, I, 1899: 358-359.

segundo os apontamentos de Pero Vaz Pereira[439], por motivos que desconhecemos. António Tavares risca um conjunto de cinco Pontes no termo de Coimbra, entre reconstruções e acrescentos[440]. E ainda Manuel João, que traça os arcos das Pontes de Fornos e de Espertina[441].

Na Beira Alta destaca-se o nome de David Álvares, de que se conhece três pontes ideadas por si: a do «Carvalhar», a de Palhês e a ponte sobre o Massueime[442]. E Pero Velho, ainda que para a Ponte de Palhês, junto de Azurara da Beira, tenha sido preferido o risco do mestre anterior[443]. Por fim, conhece-se o envolvimento de João Gonçalves, responsável pelos acrescentos na Ponte de Remondes[444], na região de Trás-os-Montes.

O confronto de diversas fontes permite questionar a atribuição de certas autorias. No caso de João Lopes de Amorim, e nas escrituras contratuais, este é sempre identificado como arrematante. Mas poderia ser projetista? Sabemos que todas as pontes arrematadas por este mestre foram edificadas dentro do termo da Comarca de Guimarães, na qual Lopes de Amorim foi nomeado almotacé, em 1608, e vereador, nos anos de 1615, 1624, 1631 a 1634, 1640, 1644 e 1655[445]. Até que ponto, enquanto oficial camarário e mestre arquiteto, não terá sido Lopes de Amorim o respetivo autor dos projetos de arquitetura das Pontes? Sobretudo no caso da Ponte do Couto, arrematada, em 1615[446], ano que ocupava o cargo de vereador?

Uma questão que permanece em aberto e que só com elementos documentais se poderá responder.

---

439 ADP. *Livro 2 de Notas do Tabelião Mendo Afonso de Resende,* fol. 87-88 *apud* MONTEIRO, II, 2012: 165.
440 Cf. RUÃO, II, 2006: 712.
441 AMC. *Vereações,* nº 46, fol. 30-31 *apud* RUÃO, II, 2006: 707
442 Cf. VITERBO, 1899, I: 494-496 e ALVES, I, 2001: 69-72.
443 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Privilégios, liv. 4, fol. 141v. *apud* VITERBO, III, 1899: 172-173
444 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 27, fol. 255v. *apud* VITERBO, I, 1899: 452-453
445 Cf. REIS, 1986: 165 e GUIMARÃES, 1902: 125, 129.
446 AMAP, *Fundo notarial,* Livro nº 213, fol. 40-41. Publicado em RUÃO, 1996: 303-304.

3.2. Os arrematantes

Colocada em pregão, e citando a provisão de 1605[447], a obra era entregue a «mestres de obras, que conhecidamente o forem, e viverem por este officio», proibindo-se a entrega da empreitada a outras «pessoas, que por si, nem por interpostas pessoas, queiram tomar os lanços e arrematações das obras, sem serem mestres», correndo em risco de «pena e castigo».

Miguel Soromenho notou que este surto construtivo no tempo dos Filipes «permitiu alguma especialização profissional, conforme se depreende da vulgarização de qualificativos como "mestre de fazer pontes" ou "mestre de semelhantes obras de [pontes]"»[448]. A documentação que reunimos permitir destacar o nome de seis profissionais, todos ativos na região beirã:

1. António Fernandes, «mestre de pomtes»[449];
2. David Alvares, «mestre de pontes»[450];
3. Francisco Fernandes, «pedreiro e mestre das diversas obras [da ponte][451];
4. Isidro Manuel, «arquitecto e mestre de semelhantes obras»[452];
5. João Francisco, «arquitecto e mestre de obras de pontes»[453];
6. Manuel Simões, «arquitecto e mestre de obras de pontes»[454];

3.3. Considerações acerca da organização do estaleiro

O arrematante, encabeçado na figura do «mestre de obras», era o responsável pela gestão do estaleiro[455]. Entre as suas responsabilidades encontrava-se a contratação de mão de obra, a compra de matéria-prima, como a gestão e controlo de outras

---

447 ANDRADE E SILVA, II, 1855: 133
448 SOROMENHO, 2009: 106
449 Cf. VITERBO, I, 1899: 323
450 Cf. VITERBO, III, 1899: 92-93
451 Cf. RUÃO, 1997: 29
452 Cf. RUÃO, 1997: 30
453 Cf. RUÃO, 1997: 32 e OLIVEIRA, II, 1972: 18 (nota 5)
454 Cf. RUÃO, 1997: 30
455 RUÃO, I, 2006: 94-97

despesas como «quebras, selários, caminheiros e mais despesas»[456], conforme explicita a cláusula da Provisão da Ponte de Fundo de Rua. O relatório de visitações da Ponte de Medellín, em Espanha, e no que diz respeito aos cargos associados refere uma estruturação em cargos dirigidos à construção da ponte, onde se incluem o mestre de obras, os cargos municipais e outros[457]. Entre eles surge o «procurador del puente» e que, segundo Salvadora Haba Quirós e María Dolores Martínez Dorado, estava relacionado com os assuntos financeiros do estaleiro[458]. A Ponte Real de Coimbra também detinha de um cargo com semelhante responsabilidade, o de «provedor das obras», assumido pelo juiz de fora Nicolau Ribeiro Pinto[459].

No que diz respeito à contratação de mão de obra temos apenas notícia do contrato entre António Sequeira, «mestre das obras da ponte do Prado», e o pedreiro Gaspar Vaz, dirigido ao lajeamento da ponte, firmado no ano de 1585, e identificado por José Ferrão Afonso[460].

Quanto ao tamanho do estaleiro diferenciava conforme a empreitada. Sabemos que durante a construção da Ponte de Linha Pastor trabalharam cinquenta homens, todos eles provenientes de vilas que se serviam da mesma, organizados «per turno, cada dia» e «no que lhes for ordenado, e que cada hu fará no seu dia de graça»[461]. Uma exceção. Normalmente o trabalho era pago por jorna, e os valores eram fixados[462]. Durante as obras da Ponte Real de Coimbra, no ano de 1611, contava-se com a presença dos seguintes nomes: «Francisco Fernandes mestre, André Francisco, Gaspar Luís, Filipe Camelo, André Gonçalves, Pedro Jorge, Francisco Luís, Francisco Fernandes, António

---

[456] VITERBO, II, 1899: 76.
[457] Cf. HABA QUIRÓS, MARTÍNEZ DORADO, 1985: 705
[458] HABA QUIRÓS, MARTÍNEZ DORADO, 1985: 705
[459] Cf. AYRES DE CAMPOS, 1867: 109 e ANTT. *Manuscritos da Livraria,* n.º 1631, fol. 68-68v. Cota citada em SOROMENHO, 2009: 101
[460] Cf. ADB. *Nota Geral,* 1ª Série, 59, fol. 76vº *apud* AFONSO, II, 2009: 231, nota 162.
[461] OLIVEIRA, 1882: 156-157.
[462] Em Guimarães, no ano de 1522, estavam fixados os seguintes valores:
«Item. Não levará mais hum pedr^o^ por um dia de jornall dando-lhe de comer trinta rs
E não lhe dando de comer levará çimqueta rs secos
E mais aguçarlheão a ferramenta, seg^do^ costume
Item. Hum obreiro equanto não for êjeminado, não levara mais de jornall por hum dia de trimta rs
E damdolhe de comer, não levara mais de vinte rs» (CARVALHO, VI, 1951: 56 *apud* RUÃO, 2006: 96).

Fernandes, Manuel Simões, Manuel João, Gaspar Roque, Francisco de Andrade, Manuel da Fonseca, António criado do mestre, Jorge João»[463].

Sobre os materiais encontram-se duas situações diferentes. A primeira que diz respeito ao reaproveitamento do material da estrutura anterior, prática usual. Tal ficou registado na Provisão acerca da reconstrução da Ponte de Palhês:

> *e se declarara na dita escretura que no principio da obra se lhe hade fazer hum pagamento que for uttil e necesario pera compra dos materiaes e nos mais que se seguirem pello descurço della se lhe não farão sem primeiro em vosa presença com officiaes ajuramentados de uer e medir e aualiar a obra que tiuer e os materiais junto a ella*.[464]

A segunda corresponde à compra de material. Do ponto de vista documental temos o registo da compra de pedraria ao antigo mosteiro de S. Francisco de Coimbra. Conforme o assento de 7 de outubro de 1610[465], Francisco Fernandes, «pedreiro e mestre das ditas obras [da Ponte de Coimbra]», e Isidro Manuel, «pedreiro e mestre das obras do dito mosteiro novo [de S. Francisco]», procederam à vistoria do espaço construído do antigo convento de S. Francisco e da qual resulta o seguinte relatório:

> *avendo respeito ao provimento que ambas as partes recebião: mais as paredes e pedraria que venderão e em que estão consertados he a seguinte - // - todas as paredes da capela-mor e de duas capelas colaterais e cruzeiro tirando hua parte alta a qual esta encostado o edifício do dito mosteiro que tem o campanário grande e assim mistiqua (?) com ela que tem em sim o outro campanário pequeno: e assim entra mais ensta avaliação hum botaréu que esta da banda debaixo da porta travessa e declarãao que também entra nesta avaliação tudo dalto abaixo ate ao fundamento dos alicerses tirando a pedraria dansa lavrada que neste edifício se achase porque esta com as paredes dos ditor campanário ficara para o dito mosteiro e religiosos dele o que avaliarão em quantia de 120 mil rs.*

Os principais materiais que podemos constatar como presentes em todas as obras são a pedra, a madeira e a cal. A cal vai ser sobretudo utilizada, e recorrentemente referida na documentação, em pontes a baixo do Mondego como revestimento e como

[463] AMC, *Receita e despesa da ponte de Coimbra,* livro 2º, fol. 122 *apud* RUÃO, II, 2006: 703 (nota 1698)
[464] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe III,* Privilégios, liv. 4, fol. 141v. *apud* VITERBO, III, 1899: 172-173
[465] Cf. RUÃO, III, 2006

elemento consolidador do aparelho de construção, regularmente de pedra miúda[466], ou de composição geológica mais frágil, como o calcário, utilizado na Ponte de Carenque de Baixo ou na de São Pedro do Estoril – inclusive a provisão desta Ponte explicita que a sua construção «comuinha fazersse de pedra e cal»[467]. Em um dos contratos referentes à Ponte da Fontoura é também referido o conserto de um arco «qui e esta junto ao monte sera lageado sobre o inviçicado (?) de pedra e cal»[468]. A cal era ainda utilizada recorrentemente nos fundamentos dos pilares, junto com madeira de pinho[469], de salgueiro, de oliveira e/ou de carvalho[470]. Alguns contratos especificam outros elementos construtivos. No dia 5 de dezembro de 1627, para a reparação dos arcos da Ponte Nova da Ponte Real de Coimbra referia-se o uso de «vigas, escoras e alguma pedra de alvenaria»[471].

Ainda sobre este assunto, o relatório da visitação da Ponte de Medellín refere a existência de um livro onde se apontavam os materiais e ferramentas utilizadas, e a presença de um espaço para guardar os materiais, sendo que estes deviam ser colocados junto da obra durante o mês de julho para que se evitassem atrasos, e que todos fossem empregues até novembro do respetivo ano[472]. Mais acrescenta que a sua compra seria efetuada pelo «veedor», e não pelo mestre de obras[473].

O estaleiro era objeto de visitações. Para o território português temos informação de uma visitação à Ponte de Coimbra, realizada no dia 7 de maio de 1627: «havendo por bem que os officiaes da camara de Coimbra assistissem ás arrematações das obras das pontes, como d'antes faziam»[474]. O documento refere-se a uma prática corrente. Na verdade, são várias as provisões que referem a obrigatoriedade de os oficiais camarários visitarem as empreitadas. Veja-se: a provisão referente à Ponte de

---

466 ALMEIDA, BARROCA, 2002: 127
467 ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 14, fol. 135v. *apud* VITERBO, II, 1899: 185-186
468 AMC. *Livro de Notas,* nº 8, fl. 27-29 *apud* RUÃO, III, 2006
469 BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Architº Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631*, códice 946, L.º III, cap. 14 *apud* RUÃO, III, 2006.
470 VITRÚVIO, 2009: 118
471 Cf. AYRES DE CAMPOS, 1867: 65
472 Cf. HABA QUIRÓS, MARTÍNEZ DORADO, 1985: 704
473 Cf. HABA QUIRÓS, MARTÍNEZ DORADO, 1985: 704
474 AYRES DE CAMPOS, 1867: 64.

Meimoa determina que «hum dos juízes do ditto lugar da Meimoa que seia zeloso do bem comum que visitte a ditta pomte»[475]; a Ponte de Águeda explicitava que «encomendareis ao juis da terra vizite as ditas obras os dias que uos paresser e veija as achegas que tem»[476]; o mesmo se declarou para a Ponte de São Sebastião da Feira: «emcomemdareis a um dos uereadores da dita villa, o que uos parecer mais zeloso do bem cumum, que vezite a dita ponte e saiba se trabalham»[477]; também de forma idêntica para as Pontes do «Carvalhar»[478], de Meimoa[479] e sobre o rio Côa[480].

Em outros casos a arrematação final requeria aprovação por mestres externos à obra. Referimo-nos à Ponte de Goães cuja provisão esclarece que: «tudo isto uisto e aprouado por offisiaes de obras que o bem emtemdão e approuem»[481].

Porém, não conhecemos outros dados documentais que demonstrem a frequência e em que condições eram realizadas estas visitações. Como ainda se eram alvos de registo. Aliás, fica por apurar se tais visitações foram de facto realizadas.

A nível do registo temos apenas conhecimento da fonte documental que temos vindo a citar ao longo deste ponto, que resultou de várias visitações à Ponte de Medellín, em Espanha, compiladas num documento intitulado como «Livro de Cuentas de Construcción del Puente sobre el Guadiana»[482]. Este documento permite, no caso específico da referida obra, reconhecer as várias fases da sua construção entre as datas de 1547 e 1576, desde ordens reais, contratação de mão de obra, cargos e salários, compra de material, armazenamento, e suas proveniências. Como ainda dados que permitem identificar o avanço das obras e o processo que pautou as diversas fases da construção da Ponte. Nesse aspeto, o que o documento nos dá a entender, é que a construção era faseada procedendo-se durante a época do verão ao fundamento de um

---

[475] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II*, liv. 20, fol. 3v. *apud* VITERBO, III, 1899: 8
[476] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 179 *apud* VITERBO, III, 1899: 61-62
[477] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 182 *apud* VITERBO, I, 1899: 368-369
[478] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 1, fol. 164 *apud* VITERBO, III, 1899: 92-93
[479] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II*, liv. 20, fol. 3v. *apud* VITERBO, III, 1899: 8
[480] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Privilégios, liv. 4, fol. 118v. *apud* VITERBO, I, 1899: 323-324
[481] ANTT. *Chancelaria de D. Filipe II,* Doações, liv. 80, fol. 102v. *apud* VITERBO, III, 1899: 66-67
[482] O *Libro de Cuentas de Construcción del Puente sobre el Guadiana* encontra-se conservado no Ayuntamiento de Medellín.

pilar, e o seu levantamento, e na estação seguinte edificava-se o arco, e assim sucessivamente[483]. Identifica ainda os cargos, e suas responsabilidades, dentro do que era a gestão minuciosa de um estaleiro de obras.

3.4. Breves considerações sobre a construção de pontes e a preparação teórico-prática

Um aprendiz de arquitetura iniciava a sua carreira em estaleiro, ao lado de um mestre consagrado. Embora sejam poucos os casos conhecidos, este momento era celebrado através da assinatura de um contrato entre o mestre e o progenitor, ou tutor, do aprendiz. Atualmente, três exemplares estão publicados. Um identificado e publicado por António de Oliveira[484], outro citado por Vítor Serrão e transcrito por Carlos Ruão[485] que, por sua vez, também publicou outro contrato inédito[486]. Pela leitura e análise destas três fontes, Carlos Ruão[487] concluiu que a aprendizagem era definida por um prazo de quatro anos e que, além da obrigação em ensinar, o mestre era responsável por providenciar refeições e vestuário. Quando terminada a formação, também era seu dever fornecer o aprendiz com as ferramentas necessárias ao ofício; sendo opção de este dedicar-se de forma independente ou junto de seu mestre. Como o autor citado esclareceu, estes «contratos de aprendizagem são excepcionais face à tradicional estrutura profissional de cariz familiar, que se mantém inalterável ao longo de todo este período, quer se trate dos mais altos dignatários da pedraria régia, quer dos oficiais regionais que laboram fora dos círculos importantes.»[488].

Para que pudesse exercer a profissão de pedreiro, os aprendizes eram submetidos a um exame prático onde teriam de demonstrar os seus conhecimentos em obras de alvenaria e de esquadria na presença de dois juízes do ofício e de um escrivão

---

[483] Cf. HABA QUIRÓS, MARTÍNEZ DORADO, 1985: 703
[484] Cf. OLIVEIRA, 1982: 86-87.
[485] Cf. RUÃO, I, 2006: 81.
[486] Cf. RUÃO, 1997: 9.
[487] RUÃO, 2006: 80-82.
[488] RUÃO, I, 2006: 94

e «só a partir daqui o aprendiz era considerado apto para exercer o seu mester e entrar no mercado de trabalho»[489].

O conhecimento era assim transmitido de forma oral e em contexto de estaleiro. A propósito do conhecimento técnico no campo da pontística, Begoña Arrúe Ugarte refere o exemplo do Comissário de Guerra Marcos de Vienna, e o seu papel na transmissão de informações técnicas, enquanto supervisor de projetos de Pontes no século XVIII[490]. O mesmo terá acontecido quando os mestres de pedraria Francisco Fernandes e Manuel João acompanharam Diogo Marques Lucas, «architecto de sua magestade», na avaliação dos caminhos e pontes que se pretendiam construir no lugar da Espertina[491], usufruindo dos conhecimentos do então aprendiz dos «trez lugares» de arquitetura com Filipe Terzi. Inclusive, o mesmo Manuel João irá fornecer mais tarde o risco das Pontes de Espertina e Fornos que João Francisco, Isidro Manuel e Manuel Simões arrematavam no ano de 1626.

Contudo, a maioria dos mestres pedreiros continuavam sem acesso à nova informação vinculada pela literatura arquitetónica. Arrúe Ugarte o refere, «not all the masters would be acquainted to the same extent with the works of the theorists»[492]. Em termos práticos, e segundo Maria de Lurdes Craveiro, e em relação ao ensino em estaleiro, «resulta, assim, claríssimo um sistema de ensino que se perpetua privilegiando a componente prática em detrimento da constituição de uma escola montada em termos teóricos.»[493]. Ou seja, a persistência de modelos, e formas de construir, tradicionais que ficara no inconsciente dos mestres. Sobre este aspeto, e em relação ao universo pontístico, Justino Maciel afirmou que: «Há ainda a sublinhar que esses modelos entraram no inconsciente colectivo das populações e só hoje estão a ser superados pelos modernos processos de construção em cimento armado. Mesmo depois do Fontismo, como já notamos, as populações mais isoladas, esquecidas da

---

489 RUÃO, 1997: 12. Sobre a examinação dos mestres pedreiros Cf. RUÃO, 2006: 84-88.
490 UGARTE, 2003: 262
491 AMC. *Receita e despesa (1614),* Livro 27, fol. 71 *apud* RUÃO, II, 2006: 700, nota 1687
492 UGARTE, 2003: 262
493 CRAVEIRO, I, 2002: 557.

administração central, continuaram a edificar ou reparar as suas próprias pontes, inspirando-se nas construções antigas, nomeadamente da época romana. São quase sempre populações de tradição económica-social em que domina ou dominava o comunitarismo, responsável também pelo tradicionalismo técnico-arquitetónico.»[494]. Tal justifica modos de construir que são herdeiros de soluções construtivas que são tidas como tradicionais. Esta matéria será debatida no próximo ponto.

A criação de uma «Lição» de arquitetura, no ano de 1594, segundo o nome «três lugares de aprender a arquitectura»[495], procurava justamente, por um lado, formar profissionais capazes de ocupar cargos de arquitetura régios e, por outro, dotar os artistas de um conhecimento teórico capaz de pôr em prática os programas retóricos do Estado Moderno. Contudo, é importante reforçar que não era o único espaço de ensino académico, porém, destacava-se pelo seu carácter «público», como descreve Miguel Soromenho, acrescentando que «era também diferente das motivações de um ensino 'privado', ligado especialmente aos jesuítas, e que tinha na Aula da Esfera do colégio de Santo Antão, em Lisboa, ali estabelecida cerca de 1590»[496].

Estes «lugares» devem ser entendidos como um local de formação avançada. A escolha dos aprendizes estava condicionada pela experiência - «suficiencia» - necessária para cumprir a função de «assistir»[497]. Repare-se: André Nunes Tinoco, antes da sua entrada na Companhia de Jesus, quando nomeado aprendiz de arquitetura, em 1629, atestava «boa abilidade, que mostra ter na dita arte»[498]; João Nunes Tinoco, aprendiz em 1631, atestava «boa habilidade e a servir já nas traças que se fazem do meu serviço»[499]; Manuel Martins Cavaleiro por «avendo respeito aos princípios que tem de archetetura»[500].

---

494 MACIEL, 1997: 356-357
495 Cf. VITERBO, 1899, II: 139-140.
496 SOROMENHO, 2009: 89-90.
497 RUÃO, 2006, I: 212.
498 Cf. COELHO, 2018: 411-412.
499 Cf. COELHO, 2018: 412.
500 Cf. VITERBO, 1899, I: 538.

No seu âmbito destaca-se o programa teórico. O «Tractado de architectura que leo o mestre e architº Mattheus do Couto o velho no anno de 1631» é um exemplar dos conteúdos que eram lidos pelo mestre aos aprendizes, neste caso composto por Mateus do Couto para a «Lição» para a qual havia sido nomeado «para ler a lição de Architectura que lia felippe terçio»[501], posição que ocupou até, pelo menos, ao ano de 1646, quando Paulo Ferreira é nomeado aprendiz com obrigação de ouvir a lição[502]. Pela leitura do seu conteúdo percebemos que a construção de uma ponte fazia parte do programa teórico. No mesmo documento, Mateus do Couto alertava para as advertências do local de fundação, conforme as suas especificidades geofísicas e hidrográficas, medidas e os seus elementos, e a forma de fundar, ainda que fosse seu objetivo aprofundar o assunto num livro específico sobre a arquitetura militar, como o afirma: «E não tratamos aqui o como dentro da agua se poderão edificar estas Pontes, sem a esgotar; porq heyde tratar no Lº da Architectura Militar como se poderá fundar toda a fabrica no mais fundo Rio, ou mar que houuer.»[503].

O «Tractado» revela uma preparação teórica assente na matemática, na geometria e na perspetiva bem como na arquitetura militar – note-se que apenas em 1647, com a emergência da Guerra da Independência e a necessidade de um corpo de engenheiros é que observamos a distinção entre a «aula de arquitetura civil» e a «aula de fortificação», sendo esta última criada por iniciativa de Leonardo Turriani[504] - «como fundamento principal da preparação teórica do arquiteto português»[505] sustentado nos ensinamentos de Vitrúvio, Alberti, Serlio, Palladio e Scamozzi, autores citados.

Dos aprendizes que se destacaram na projeção de pontes encontram-se Diogo Marques Lucas, Pedro Nunes Tinoco e Mateus do Couto, o velho, ainda que a atividade

---

[501] Cf. CARITA, 1984: 131
[502] Cf. VITERBO, I, 1899: 567
[503] BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Architº Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631*, códice 946, L.º III, cap. 15 *apud* RUÃO, III, 2006.
[504] RUÃO, I, 2006: 215 e 218.
[505] RUÃO, I, 2006: 217

deste último apenas se tenha notado no período pós 1640[506]. Isto sem esquecer do papel de Filipe Terzi que ainda em Itália, demonstrara os seus conhecimentos na projeção de pontes aparecendo associados aos trabalhos na «ponte sul' ansa presso il Caponne»[507], em 1573; e desse período conhecesse ainda «un modelo di un ponte di legname fatto da Filippo terzo et un altro Piccolo» e «doi modelli de ponti et uno da battere i pali alli porto de mari de legname, fatti da Felippo Terzo, dois grandi et l'atro picollo»[508].; e cuja prática na projeção de pontes estende-se ao território português com o caso da Ponte Real de Coimbra[509].

Facto igualmente importante, e notado por Manuel Durán Fuentes, dentro dos moldes do ensino académico os aprendizes, com o(s) seus(s) mestre(s), visitavam e estudavam Pontes romanas onde as mediam e analisavam a sua construção: e são «numerosas inscripciones realizadas por maestros francmasones franceses en sillares del Pont du Gard y Pont Saint Chamas, dan testimonio de estas visitas técnicas»[510].

Outros autores, como David Álvares, ainda que não se conheça a sua formação, encontrava-se ligado à engenharia militar, na região beirã. Segundo Alexandre Alves, estava em Almeida, entre os anos de 1641 e 1642, «administrando os oficiais, pedreiros e mais trabalhadores, assistindo pessoalmente no trabalho das ditas fortificações»[511]. Conforme um documento publicado por Sousa Viterbo, D. João IV cumpre com uma «promesa de hua capella de rendimento de ate vinte mil rs» por ter desempenhado as sua funções «perto de dous anos em praça de architecto e emginheiro na reformação e fortificações dos lugares da prouincia da Beira»[512].

---

506 Em 1652, Mateus do Couto avalia o projeto da Ponte de Lavandeira, sobre o Mondego, arrematada por António Domingues no dia 25 de janeiro: «e o pareser que sobre esta materia me destes e reposta que deu Matheus do Couro, meu architeto, por quem mandei uer a traça da dita ponte e mais papeis que sobre ella se fizerão». (ANTT. *Chancelaria de D. João IV*, liv. 24, fol. 150v. *apud* VITERBO, I, 1899: 557). Segundo a ficha técnica do Sistema de Informação para o Património Arquitetónico, assinada por João Neto (1991) e por Rosário Gordalina (1999), a Ponte de Tavira foi beneficiária de uma intervenção coordenada por Mateus do Couto e Pedro de Santa Comba (NETO, GORDALINA, 1991-1999).
507 Cf. RUÃO, II, 2016: 131-132
508 Cf. RUÃO, II, 2016: 131-132
509 Cf. BRITO, 1947: 27-29
510 FUENTES, 2001: 82
511 Cf. ALVES, I, 2001: 64-65
512 ANTT. *Chancelaria de D. João IV*, liv. 12, fol. 328v *apud* VITERBO, I, 1899: 496

4. As técnicas construtivas

4.1. As técnicas romanas

De grande aparelho, as Pontes Romanas eram edificadas com silhares cuidadosamente talhados, dispostos, grosso modo, segundo o tipo construtivo *opus quadratum* - distribuídos em fiadas alternadas de testa e peito[513]. Este contribuía para uma maior estabilidade técnica da obra.

Usaram o arco de volta perfeita, em detrimento do abatido. As aduelas dos arcos «se integram já nas fiadas do paramento dos muros devido, au ao seu diverso comprimento, ou, o que é mais vulgar, apresentando no extradorso a configuração dentada possibilitando, assim, uma perfeita articulação do aro do arco com a construção sequente. São muitas as pontes romanas que têm nos arcos aduelas em pentágono, aduelas cujo extradorso se apresenta em bico, adaptadas aos blocos que se lhe seguem e marcando a sua altura»[514].

Os romanos procuraram lançar os alicerces das suas pontes em terreno firme, geralmente em afloramentos rochosos, de forma direta. Em leitos profundos recorriam a diques, através do uso de máquinas – como as descritas no Livro X de Vitrúvio –, permitindo criar uma base sólida para o lançamento dos pilares[515].

Os pilares eram defendidos por talha-mares, a montante, e, a jusante, com menor frequência, eram reforçados com talhantes, geralmente de forma arredondada. Num plano superior eram abertos olhais que contribuíam para a estabilidade da ponte permitindo a fluidez da corrente em época de cheias[516]. São ainda frequentes pedras salientes, utilizadas para a montagem de andaimes, e poisos, ou agulheiros, cavados no intradorso, para apoio do cimbre, embora tais características não sejam exclusivamente romanas.

---

[513] ALMEIDA, 1968: 121
[514] ALMEIDA, 1968: 121-122
[515] FUENTES, 2001: 75-80
[516] ALMEIDA, 1968: 122-123

As Pontes Romanas são dotadas de características plásticas singulares, como o almofadado, a presença de cornijas – e outros elementos decorativos parte do vocabulário arquitetónico como as mísulas –, marcas do fórfex, utilizado para o transporte e manejamento do material.

4.2. As técnicas medievais

A Ponte Medieval, e por oposição à fábrica romana, apresenta pouco cuidado na uniformização do aparelho construtivo desaparecendo a simetria e unidade estrutural. Em contrapartida, apresentam uma maior preocupação no cuidado dos alicerces e dos pilares[517]. Utilizam grandes arcos, que obrigaram a aumentar o volume dos pegões. Observa-se a elevação dos arcos, normalmente aquele(s) que ultrapassava(m) o caudal mais profundo, que obrigava a adotar um perfil em cavalete. Este oferecia uma vantagem: contribuía para a resistência da Ponte permitindo a melhor circulação do rio. As aduelas dos arcos eram estreitas e esguias. Os silhares eram marcados por siglas, ou marcas de canteiro. Não tinham passeios e raramente tinham guardas. Os seus construtores procuraram o assentamento em locais de caudal estreito possibilitando a travessia com apenas um arco.

Nuno Resende[518] definiu duas fases construtivas. A primeira, caracterizada pela «escassez de recursos, da ausência de mão-de-obra e da perda do sentido político e económico»[519], explica o número de obras de contida expressão edificadas sobre troços reduzidos. Obras de grande fábrica exigiam a contratação de profissionais estrangeiros: caso do mestre de pontes e calçadas Zacaria de Córdova contratado para a construção de pontes em Conselhas, Lagares e Botão no século X[520]. A segunda fase, e com «o aumento da actividade construtiva, a disponibilidade de conhecimentos e de um maior acesso a recursos», caracterizasse por pontes com grau elevado de complexidade e com

---

[517] ALMEIDA, 1968: 124-125; MACIEL, 1987:353
[518] RESENDE, 2014: 210-211
[519] RESENDE, 2014: 210-211
[520] ALMEIDA, 1968: 127-128

outro «à-vontade» em ultrapassar leitos superiores recorrendo, para isso, a um maior número de arcos[521]. Implementasse o uso regular do arco quebrado.

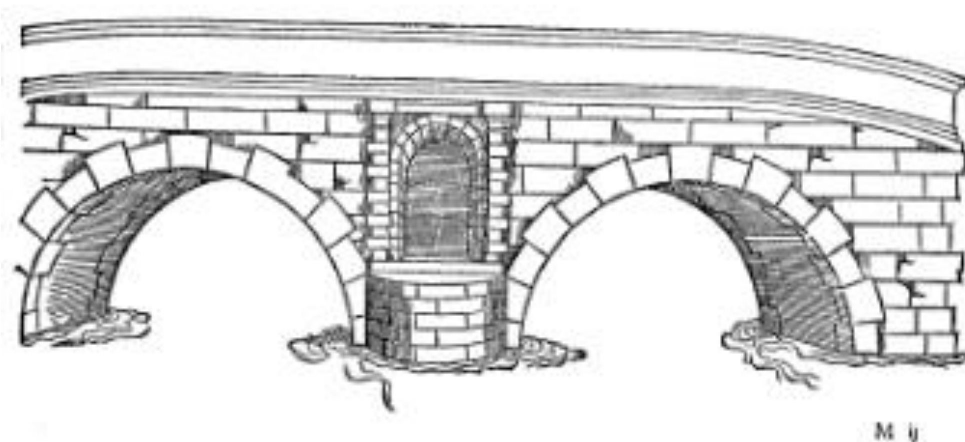
4.3. As técnicas modernas

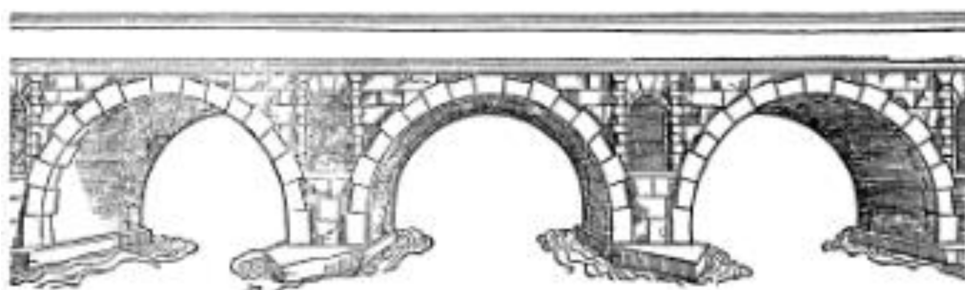
Manuel Justino Pinheiro Maciel afirma que «Os modelos medievais, no que toca a este tipo de construção, pela sua utilitariedade e funcionalidade, continuam até ao séc. XVIII, sendo frequentemente impossível determinar com rigor a sua antiguidade se não houver, como é frequente, claras referências medievais»[522]. Por sua vez, Carlos Fabião acrescenta que «como os métodos e técnicas de construção de pontes se mantiveram quase inalterados até ao nosso século, é usual verificarem-se confusões e veremos atribuídas ao período romano pontes ou estradas construídas, de facto, na Idade Média»[523]. Também Nuno Resende alertou para esta questão técnica e estilística, criticando a distinção entre «ponte românica» e «ponte gótica» tendo como fundamento de argumentação elementos formais, acrescentando que a «permanência do arco de volta perfeita como elemento principal da engenharia pontística muito além da medievalidade»[524]. Em outro estudo, o mesmo autor insistiu: «Dada a persistência deste modelo em cavalete a franca utilização do arco de volta perfeita ou quebrado como elemento de sustentação é veramente difícil assegurar a fábrica românica fazendo uma simples leitura à estrutura»[525]. Aliás, o tabuleiro em cavalete (ou) em dupla rampa já tinha sido empregue pelos romanos, ainda que em menor escala, e continuou a ser recorrente na Época Moderna sobretudo por uma questão funcional e técnica. Inclusive, Sebastiano Serlio, no seu Livro Terceiro, deixa-nos o registo de dois exemplos de tabuleiro em cavalete e Palladio quatro, no Livro Segundo, - dos quais um se trata de

---

521 RESENDE, 2014: 211
522 MACIEL, 1987: 355
523 FABIÃO, 1993: 255 *apud* ROMÃO, 2012: 13
524 RESENDE, 2014: 227
525 RESENDE, 2014: 249

«un altro Ponte di mia invenzione»[526] - reconhecendo claramente os seus proveitos no campo técnico.



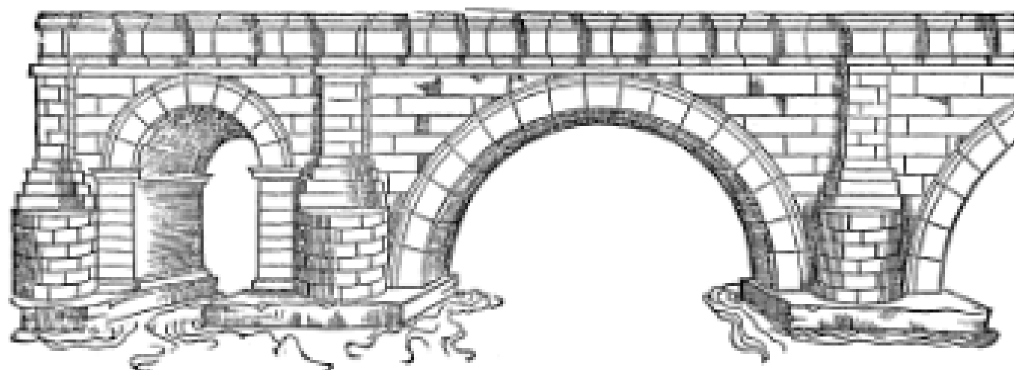


¶La puente que aqui abaxo esta mostrada se llamava antiguamente la puente de Tarpeyo, y otros la llamavan la puente de Fabricio y agora en nuestro tiempo se llama la puente de quatro capas.

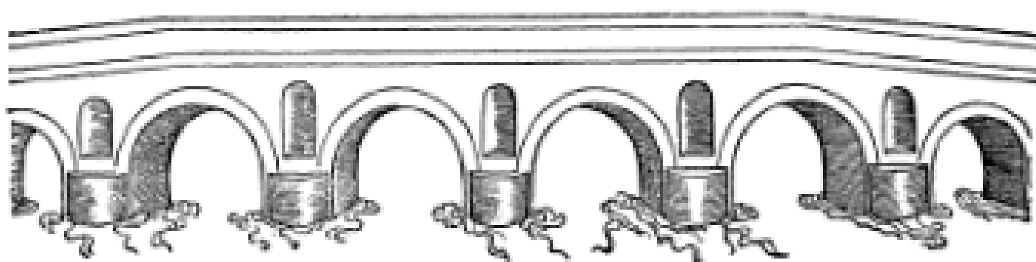
Figs. 1 e 2. Gravuras de Pontes Romanas publicadas no «Livro Terceiro» de Sebastiano Serlio. Fonte: SERLIO, 1552: XLVI

526 PALLADIO, 1828: 39

.



Aquesta puente se llamaua la puente de Miluius, pero agora generalmente se llama la puēte molle.



Figs. 3 e 4. Gravuras de Pontes Romanas publicadas no «Livro Terceiro» de Sebastiano Serlio. Fonte: SERLIO, 1552: XLV e XLVv

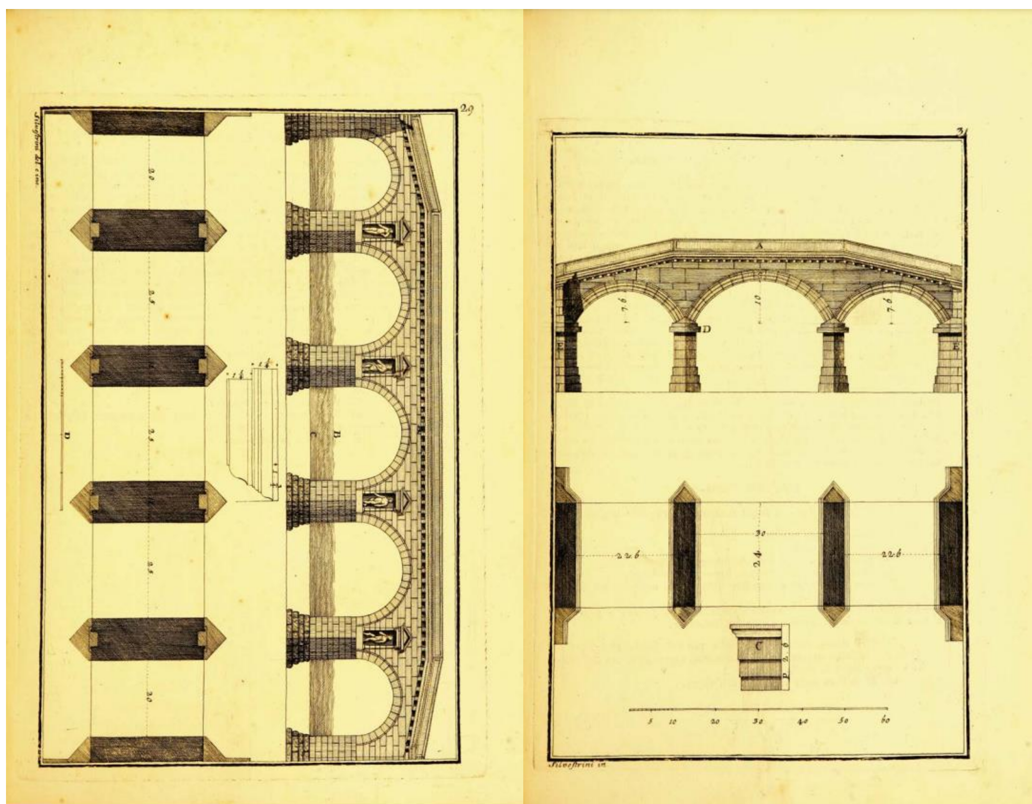


Fig. 5 e 6. Gravuras de Palladio publicadas no «Livro Terceiro»: «Di alcuni Ponti celebri edificati dagli Autichi, e de' difegni del ponte di Rimino» e «Del Ponte di Vienza ch'é fopra il Bacchiglione». Fonte: PALLADIO, 1828: 29 e 31.

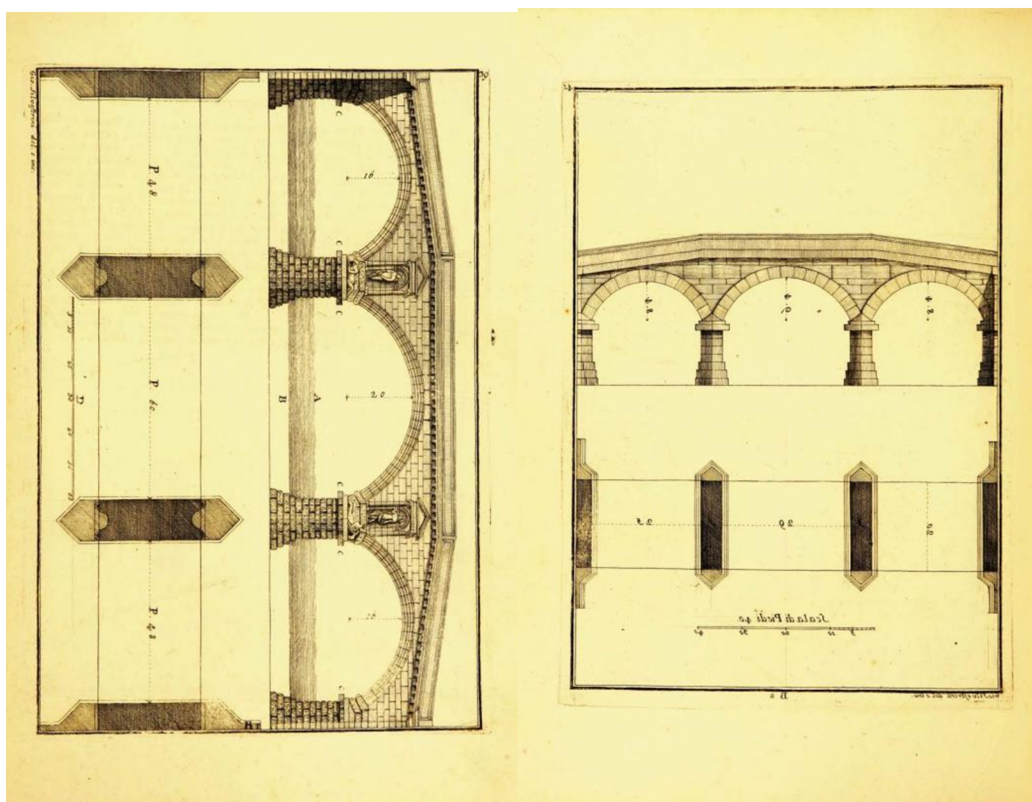


Fig. 7 e 8. Gravuras de Palladio publicadas no «Livro Terceiro»: «Di un altro Ponte di mia invenzione» e «Del Ponte di Vicenza, che à fopra il Rerone». Fonte: PALLADIO, 1828.

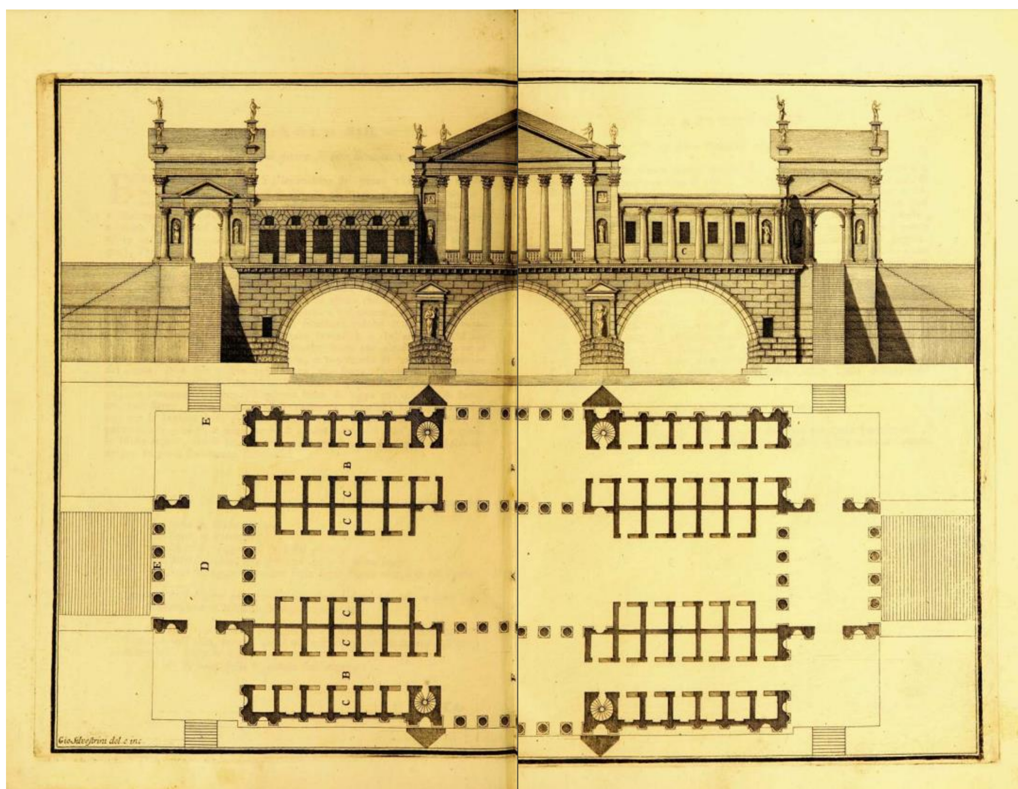


Fig. 9 e 10. Gravura de Palladio publicada no «Livro Terceiro»: «Di un Ponte di pietra di mia invenzione». Fonte: PALLADIO, 1828: 33-34

Mais, sobre a permanência das formas e técnicas, Begoña Arrúe Ugarte expôs que na Época Moderna um dos modelos usados para a elevação dos pilares era herdeiro das formas medievais, e uma das principais soluções que contribuía para a segurança e estabilidade da obra[527].

Naturalmente, não podemos esquecer que a própria natureza funcional da ponte obriga a recorrentes intervenções, sejam elas de reconstrução ou manutenção, que contribuem para a alteração da sua fisionomia inicial; e cuja causalidade principal era as cheias, ou as invernadas.

Igualmente tantas são as pontes reconstruídas na cronologia em estudo com a presença de siglas. São exemplos as Pontes de Goães, de Ponte de Nossa Senhora da

[527] Cf. UGARTE, 2003: 262

Ajuda e ainda a do Prado. Isto se dá devido ao reaproveito dos silhares. As siglas são um elemento que atestam a medievalidade do objeto, mas que por si só não confirmam inteiramente que a presente obra seja na sua totalidade medieval, escondendo a sua morfologia diversa intervenções de reparação, benfeitorias e até mesmo reconstrução.

O mesmo debate se pode dissertar em torno da aplicação do arco quebrado, um elemento técnico do vocabulário arquitetónico gótico, durante a Época Moderna. O troço do vale de Pegões do Aqueduto do Convento de Cristo, projetado por Pero Fernandes de Torres entre 1597 e 1614[528], e o troço do vale de Alcântara do Aqueduto das Águas Livres, projetado por Custódio Vieira entre 1737 e 1744[529], e a título de exemplo, demonstram que os projetistas não recusaram o arco ogival na sua totalidade; pelo contrário, notaram as suas potencialidades sobretudo pela sua utilidade e maneabilidade em ultrapassar amplos, e profundos, cursos de água e (ou) vales com maior segurança. Este aspeto comprova-se pela resistência da arcada ogival do Aqueduto de Lisboa durante o sismo de 1755[530]. Contudo, isso não inviabiliza as críticas cuja solução de Vieira, por exemplo, foi alvo da sociedade artística da época e que residiu na questão estética e formal, nomeadamente por João Frederico Ludovice[531] e por Claúdio Gorgel do Amaral, superintendente da obra[532].

O estudo das pontes construídas em La Rioja durante a Época Moderna proporcionou que Begoña Arrúe Ugarte chegasse às seguintes conclusões:

---

[528] O Aqueduto do Convento de Cristo foi inicialmente projetado por Filipe Terzi em c. 1593. Após seu falecimento, as obras foram continuadas por Pero Fernandes de Torres que projetou o troço do Vale de Pegões (SOROMENHO, 2009: 121).
[529] BRUNO, 2016: 108-109
[530] BRUNO, 2016: 109
[531] Cf. COELHO, 2003: 5
[532] Em 1745, Claúdio Gorgel reprova a solução do engenheiro e arquiteto Custódio Vieira nos seguintes termos: «he sem duvida que a obra teria vindo com muito menos despeza e toda a fortaleza e fermosura se se tivesse continuando do monte das tres cruzes athe esta cidade pella linha fundamental, que tinha feito o dito Manoel da Maya, pois pelo caminho porque a trazia, com arcos de muito menos despeza, e de mayor segurança, se evitava a grande arcada, que se fes na ribeira de Alcantara em que se tem despendido tam grande cabedal que só no ferro para segurança dos arcos, pela sua grande altura, passou a despeza de 200 mil cruzados» (MOITA 1990 *apud* BRUNO, 2016: 109).

> *Se hace evidente la tendencia a la simetría y seguridade en el trazado de arcos y bóvedas […] y se buscar una mayor regularidad en los aparejos, en especial en el corte de la sillería y su asiento, tanto a huesco, con grapas o argamassa, isódomo a soga y com alternancia de tizones en ciertas zonas*[533].

Em outro estudo, a mesma investigadora afirma que são diversas as tipologias construtivas durante a Época Moderna, uma vez que «those designs which solve the necessities the work presents whithin geographical contexts in the daily construction, are the ones adopted. That is the reason of the survival of sloped boards or of the lengthening of the piers up to the causeway. Symmetry among the parts and regularity of bonds is the tendency doting with uniformity and weight to the appearance of bridges.»[534]. Relativamente ao aspeto formal das pontes refere que: «Decorations are "modernized" be the bridges from the Renaissance, the Mannerism or the Baroque periods but the inherent dynamic to this type of work does not allow to establish categorical changes in typology during the Modern Age. These changes would materialize and generalize clearly along the XIX c.»[535].

Fernando Sáenz Ridriguejo[536] notou que «Aunque, ya en el siglo XIV, el Ponte Vecchio de Florencia constase de bóvedas segmentales y luego, sobre el mismo rio Arno, se construyese el puente de la Santa Trinitá», que beneficiou do desenvolvimento da treliça[537], «la tipologia de los arcos rebahados no se impondría hasta bien entrado el siglo XVIII y no entraría en España hasta principios del XIX»[538]. De acordo com o mesmo investigador, a pouca adesão a este arco dá-se pelo seguinte motivo:

---

[533] ARRÚE, MOYA, 1998 *apud* RIDRIUEJO, 2004: 346
[534] UGARTE, 2003: 268
[535] UGARTE, 2003: 268
[536] Fernando Sáenz RIDRIGUEJO (2004) procurou sintetizar as características das pontes «renascentistas», terminologia que devemos interrogar da forma que Manuel Justino Pinheiro Maciel e Nuno Resende, entre outros, questionaram sobre o termo «românico» e o «gótico» e a sua aplicação no universo pontístico, uma vez que dada a sua natureza funcional, não é possível classificar com rigor tendo apenas como elemento de identificação as características técnico-arquitetónicas.
[537] PARSONS, 1939: 485-492
[538] RIDRIUEJO, 2004: 345-346

No fue ajeno a estro el problema de la escasez de madera para las cimbras, pues, a menos que se contruyeran pilas robustissimas que permitirán, como habia sido el caso del puente romano de Alconétar, tender arcos escarzanos cimbrados de uno en uno, los fuertes empujes que los arcos rebajados transmitían obligaban a cimbrar y decimbrar todos los arcos simulatenamente.[539].

*

No campo da teoria arquitetónica é Leon Battista Alberti quem lança as primeiras diretrizes sobre a construção de pontes. Em «De Re Aedificatória» abre o Capítulo VI, do Livro Quarto, alertando para os locais favoráveis ao assentamento de uma ponte devendo-se, para isso, «escolher-se um vau não muito profundo, não escarpado, não instável, nem movediço, mas todo do mesmo nível e estável» e, por outro lado, evitando-se «os remoinhos, os rápidos, os sorvedouros» e os cotovelos, por serem mais «propensas a aluimentos»[540]. Também Cristobal de Rojas advertia para: «mirando en el fitio donde fe leuantara la tal puente, la mayor creciente que alli ha auido» com vista a determinar a correta altura da ponte uma vez que se «el agua cerrare las lunas de los arcos, porque al tiempo del boluer la marca para abaxo, el mucho pefo del rio derribara la dicha puente»[541]; tal como Mateus do Couto: «considerar as mayores cheas onde chegão, e nesse olival poremos pelo menos sempre as impostas dos arcos destas taes Pontes, e se mais altas estiuerem, melhor será, e fazerlhe todos os arcos possiueis;» acrescentando sobre a escolha da localização que «sempre he bom tomarmoslhe a fúria por linha obliqua (…) Sempre buscaremos o sitio mais estreito, e baixo, pa fazermos estas Pontes, com tanto que pelo buscarmos nos não desuiemos muito das estradas»[542].

---

[539] RIDRIUEJO, 2004: 345-346
[540] ALBERTI, 2011: 304
[541] ROJAS, 1598: 94
[542] BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Archit^o^ Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631,* códice 946, L.º III, cap. 13 *apud* RUÃO, III, 2006

Escolhido o sítio, seguiam-se as fundações[543]. De forma unânime, os teóricos sugeriam o assentamento sob maciços rochosos pois, no entendimento de Alberti, «são as mais resistentes para se lhes poderem confiarem as extremidades da ponte»[544]. Quando não fosse possível, fundar-se-ia onde as águas corressem mais lentamente deixando o meio desimpedido, local onde se concentra a corrente com maior pressão[545].

Para este processo, Alberti recomendava um método de fundação por meio de diques realizados na seguinte forma:

> *Fixam-se duas fiadas de estacas bastante numerosas de tal modo que as extremidades emirjam da água como uma espécie de paliçada e, na parte interior, do lado dos pilares, colocam-se caniços em torno da paliçada; enchem-se os espaços entre as duas fiadas com limos e lodo; espessam-se por calcamento, até que a água já não consiga passar de maneira nenhuma; em seguida, extrai-se o que está no interior do dique, quer seja apenas água, limo ou areia, ou qualquer outra coisa que prejudique a obra. (…) cava-se até encontrar terreno sólido ou, de preferência, consolida-se com muita firmeza o solo por meio de estacas endurecidas ao lume.*[546]

A sua forma deveria sem sempre em dimensões superiores à do pilar[547] «para que queden bien bañadas»[548], referia o frei Lorenzo de Sán Nicólas. No entanto, faça-se a ressalva que tal procedimento já havia sido descrito por Vitrúvio em «De

---

543 O tema das fundações já foi alvo de diversos estudos no campo historiográfico espanhol por profissionais do campo da Arqueologia, História da Arte e Engenharia, envolvendo questões técnicas, como as medidas das grelhas e a colocação das estacas de madeira confrontando as diversas fontes escritas, ao longo da Época Moderna, e a sua praticidade. Cf. CHASCO, 2000, FERNÁNDEZ, 2000, FUENTES, 2007 e UGARTE, 1996.

544 ALBERTI, 2011: 306-307

545 Sugeria que «Imitando aqueles que deitaram nozes ao rio, para que os sitiados as recolhessem e se alimentasse, nós lançaremos, em toda a largura do rio, qualquer coisa que flutue na água, a uns mil e quinhentos passos a montante, de preferência no tempo em que o rio vai cheio. Será indício de que as águas correm com mais ímpeto num determinado ponto, o facto de nesse sítio se juntar um maio número de objectos atirado ao rio: por isso, evitaremos colocar os pilares nesse sítio; escolheremos aquele aonde os objectos lançados chegaram em menor número e com mais demora» (ALBERTI, 2011: 306-309).

546 ALBERTI, 2011: 308

547 ALBERTI, 2011: 308

548 SAN NICÓLAS, 1089: 170 *apud* UGARTE, 2003: 261

Architectura», tratando-se de um método aplicável à fundação de qualquer edifício, indiferente da sua função[549].

De forma geral, os tratados de arquitetura posteriores declaram muitos dos ensinamentos e diretrizes de Alberti como base, alterando, apenas, a forma como o pensamento e conhecimento foi comunicado. Porém, não deixa de ser importante notar as recomendações que outros arquitetos e (ou) engenheiros registaram. Cristobal de Rojas, no seu tratado de engenharia militar - «Teorica y Pratica» - trata «Del fundamento de vna puente fobre arena en vn rio caudalofo de agua» e descreve-o da seguinte forma:

> *Hazerfeha lo primeiro vna caxa rodeada de eftacas efpeffas de vn pie de vna aotra, algo mas ancha y larga, q el tamaño del pilar, y por dedetro deftas eftacas, eftãdo ya bien hinca das fuertamente, fe aforraran de tablas bien calafeteadas: y fi el agua eftorbare para gazer efto, fe atajara con vna preffa por la parte de arriba, echando el agua del dicho rio por otra parte, y luego fe limpiara el arena, y cafcaxo dentro de la caxa, que efta fundada: y fi auiendo limpiado todo el fondo de las eftacas, no fe huuiere llegando al fundamento firme, en tal cafo fe metera otra caxa dentro de aquella, con otras fegundas eftacas, à las quales echaran vnas puntas de hierro, para que maceandolas fuertamente con el ingenio de maços, entren hafta lo firma del fundamento: y puefta efta fegunda caxa, y bien entablada, fe limpiara toda el arena, y tierra mouediza dentro della, y llegado a plan y fuelo firme, fe dara principio con cal viua, para tomar el agua, y defde allí leuantar la fabrica del pilar con la canteria muy grueffa, y bien ligada, y trabada con fus ligazones, poniendo las puntas de los taxamares à la parte de donde viene el rio: y fi por ventura al poner las caxas defte pilar, ò de otro qualquiera, no fe pudieffe ataxar ni defpedir del rio de allí, en tal fuceffo, delpues de pueftas caxas, y muy aforradas de tablas, fe haran algunos ingenios, ò bombas, y ruedas fobretablados alrededor de la caxa, de tal forma, que en breue tiempo con buena diligencia fe faque toda el agua de la dicha caxa, y luego de prefto fe le arroje dentro el material de cal, y arena, y piedra, que eftara bien preuenido para aquel punto, y defta fuerre fe pueden hacer los demais pilares que fe ofreciere: para lo qual fuera de lo dicho me remito al buen juizio, y diligencia, que pondra el tal artifice, quando fe le ofrezca femejante fabrica. Y no pudiendofe llegar al firme, por eftar muy profundo, y por fer el rio muy grande, en tal cafo fe quaxe todo el fundo del pilar con buenas eftacas efpeffas, conforme fe de claro en el capitulo paffado fobre el fundamento de los valuanrtes fobre agua, ò pantano.*[550]

---

[549] Vitrúvio escreve que: «escave-se e drene-se este local, consolidando-se cravando-se com estacas de salgueiro e oliveira ou carvalho endurecidas ao fogo, bata-se a estacaria envolvente o mais junta possível com máquinas, preencham-se totalmente de carvão os interstícios e, finalmente, encham-se os fundamentos com concreto o mais consistente possível. Lançadas assim as fundações, deverão ser dispostos os estilóbatas, devidamente nivelados» (VITRÚVIO, 2009: 118); completando, no V Livro: «Em cima lançar-se-á uma construção de pedra esquadriada, com o maior comprimento possível, de maneira que as pedras de testa seja, bem travadas pelas de peito. Finalmente os interstícios que ficarem dentro desta parede serão preenchidos com pedra miúda ou obra cimentícia» (VITRÚVIO, 2009: 201)

[550] ROJAS, 1598: 94-95

Igualmente Palladio regista algumas notas:

e fe il fondo del fiume farà di faflo, o di tufo, ovvero di fcaranto, il quale (como ho detto nel primo Liro) è una forte di terreno che tiene in patte della pietra, fi avranno le fondamente fenza altra fatica di cavamento; perche quafte rai forte di fondi fono buoniffimo fondamento per le fleffi; ma fe il fongo del fiume fará ghiara, ovvero fabbia, fi caverà tanto in quello, che fi trovi il fondo terreno, e quando ciò foffe difficile, fi caverà alquanto nella'arena ovvero nella ghiara, e poi vi fi faranno le palificate di pali di rovere, i quali cole puente di ferro, che a loro fi faranno, giungano nel fondo todo e fermo.[551]

Ainda que o objetivo de Mateus do Couto fosse tratar deste tema no Livro dedicado à Arquitetura Militar, não se despede do Livro III sem refletir sobre o tema:

Estas Pontes serão muy bem fundadas enraizandolhe bem no sitio firme os seus pes direitos; e quando se lhe não ache fundamento firme, se lhe lansarão suas estacadas bastas, e que ocupem muito mais largo sitio do q hade ocupar o todo da dita Ponte. E posto q thegora nos tem ensinado os Antigos, q estas estacadas sejão muito bastas, nas Pontes, o não fizera assim; porq as puzera tam distantes huas das outras, que couberam entre elas pedras rijas, q tambem atocharamos ao maço, ou ao bugio, assim, e da maneira que o fazemos ás mesmas estacas, porq deste modo parece que fica mais enraizado o pegão. Ora seja de hum, ou doutro modo, sempre pelas cabeças das estacas he bem deitar paos grandes do mesmo pinho, e pregados com fortes pregos; // e a estes chamamos (Grade) porq hãode hir atrauessados huns por cima dos outros, e os vaos, que ficarem tornaremos a macissar de pedra e cal, e estando igualado todo com a Grade, lhe lansara por toda esta superficie hum Lagedo tosco, e rijo; e sobre este se hade fundar o pe direito. E esta pedraria se hade advertir q seja dos mayores leytos q for possível[552]

Acrescentou ainda que para a realização deste trabalho «hé o melhor tempo o Estio, quando os Rios levarem menos agua, divertindolhe a corrente (sendo necessro)

[551] PALLADIO, 1828: 267-268
[552] BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Architº Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631*, códice 946, L.º III, cap. 14 *apud* RUÃO, III, 2006.

pelo lado por onde senão houver de fazer arco naquele tempo; ou diuertindolha por outra parte, podendo ser, para q assi se possa fazer á vontade e a pé enxuto.»[553].

Concluídas as fundações, dava-se início à construção do pilar. Recomendava-se o uso de «pedra muito grande, de comprimento e largura excepcionais» e a sua espessura devia corresponder a um quarto da altura da ponte[554]. Palladio sugere que a largura representasse «lefta parte della larghezza dell'arco, nè ordinariamente più grossi della quarta»[555]; e Mateus do Couto aconselhava que «os pés direitos dellas hãode ter de grosso hade ser a quarta parte, e o mais q hãode ter ametade, entendesse do vão do arco», acrescentando que a sua largura «sempre tomara q fora de modo q couberam dous Carros levremente por ella, q sempre occuparão 20. Palmos»[556]. Segundo Begoña Arrúe Ugarte, a tendência durante a Época Moderna «is to a thickness of 1/3 or 1/4 of the span of the arch»[557]. A mesma autora argumenta que «The elevation of the piers follows two models used along the three centuries of the Modern Age: 1. lengthening of the cutwaters to the grade line forming lay by in the causeway up and down the water: 2. the top in the wall face of the bridge from the beginning of the arches or in a different levels in the spandrel areas. »[558], sendo o primeiro herdeiro dos costumes construtivos medievais e o segundo recuperava a tradição romana, e que fora proposto pelos tratadistas italianos.

Sobre os talha-mares, Alberti prefere o «ângulo reto e um terço» ou «ângulo recto e meio»[559] e Mateus do Couto os ângulos agudos, sendo que a sua altura deve ser superior ao «liuel das mayores cheas; porque se os não fizermos assim com estes

---

[553] BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Architº Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631*, códice 946, L.º III, cap. 14 *apud* RUÃO, III, 2006.
[554] ALBERTI, 2011: 309
[555] PALLADIO, 1828: 267-268
[556] BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Architº Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631*, códice 946, L.º III, cap. 14 *apud* RUÃO, III, 2006.
[557] UGARTE, 2003: 262
[558] UGARTE, 2003: 262
[559] ALBERTI, 2011: 308-309

Talhamares mais altos, posto que tenhão Talhamares, sempre ficão arriscadas»[560]. O de perfil triangular é o mais frequente, contudo, alguns projetistas optaram por talhamares de secção ogival – que segundo Ugarte aludem à arquitetura militar da época e aos desenhos de Francesco Di Giorgio Martini[561] - e (ou) semicirculares – solução pouco usual e reprovada por Leon Battista Alberti: «penso que se deixaram levar pela elegância do delineamento»[562], afirmou.

A tratadística recomenda a aplicação do arco de volta perfeita, e Alberti justifica por ser o «mais firme»; aconselhando o seu fecho com uma chave «talhada pelo alinhamento das restantes, mas terá um pouco mais de espessura (…) de tal modo que não possa ser encaixada senão com um malho ou com um aríete pequeno»[563].

Mateus do Couto sugere que «ao entrar, e sahir destas Pontes tomára huas cortinas, ou parapeytos altos, couza de tres, ou quatro palmos, como o hão de ser em toda a Ponte; Mas estes da entrada hão de ser bem abertos, como braços, q estejam mostrando, e recebendo a gente q entra», isto porque «sucede muitas vezes q estas pontes são feitas em campos, q no Verão estão secos, e se semeão, e contudo por amor das cheas, e inuernadas, hé forçado q ellas atravessem todo o campo; e sera grande discomodidade, e trabalho, sendo o campo largo hirem sempre buscar as entradas das taes Pontes.»[564]

O carácter ornamental da ponte «renascentista» foi uma das características que Fernando Sáen Ridriguejo destacou: «Se refuerzan los aspectos ornamentales; incluso lejos de las ciudades, se cuida su estereotomia y se realza la estética con impostas y líneas verticales que dan vida a los paramentos. Son frecuentes los escudos de sus promotores, colocados sobre la clave o en alguna de las pilas.»[565].

---

[560] BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Archit^{o} Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631*, códice 946, L.º III, cap. 15 *apud* RUÃO, III, 2006.
[561] UGARTE, 2003: 264
[562] ALBERTI, 2011: 309
[563] ALBERTI, 2011: 310
[564] BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Archit^{o} Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631*, códice 946, L.º III, cap. 14 *apud* RUÃO, III, 2006.
[565] RIDRIGUEJO, 2004:346

De facto, as pontes urbanas das grandes cidades europeias eram ornamentadas. Os seus arquitetos recorriam a elementos da gramática arquitetónica, como nichos, cornijas e pilastras, as guardas poderiam ser arrematadas por estátuas, e a reaplicação do almofadado. Se observamos as propostas de Francisco de Holanda para a reconstrução das pontes de Sacavém e de Abrantes deparamo-nos com desenhos que recuperam a eloquência plástica da ponte romana fundada nos valores construtivos e formais de Alberti.

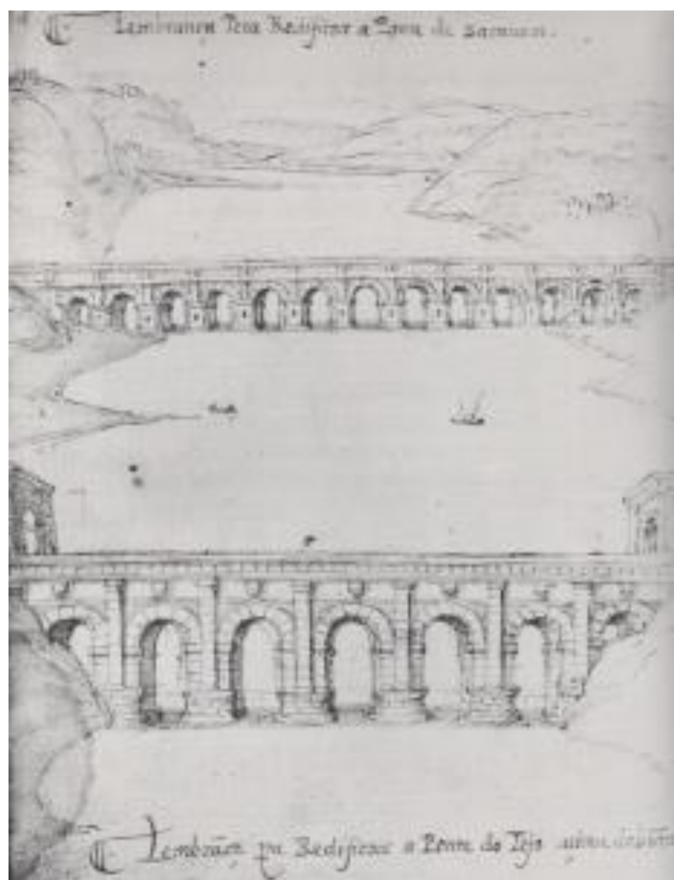


Fig. 11. Registo das Pontes de Sacavém e de outra sobre o Tejo acima de Abrantes. Fonte: OSSWALD, 2015: 102

O mesmo se diga das propostas palladianas, onde a ponte se transforma num símbolo de retórica e demonstração de poder. No entanto, estes exemplos são

singulares quando olhando para o universo pontístico uma vez que estas estruturas eram entendidas acima de tudo pelo seu carácter funcional; aliás, Mateus do Couto o afirmava: «Nós não nos cançamos muito no fabricar destas Pontes, porq // fazemos só o q basta para nossa passagem, e q as não leue o Rio, e com isto nos contentamos. Os Antigos hião mais avante, proq as fazião p[a] perpetuar seu nome que nellas esculpião;»[566]. Deste modo, priorizava-se a sua função em detrimento da plástica, sendo que as principais marcas de ornamentação mais recorrentes estão presentes, como por exemplo na Ponte do Prado, em escudos de armas e inscrições comemorativas. Porém, o aspeto formal da ponte pode, e deve, ser observado analisando outras questões como a sua estrutura técnica e (ou) a sua integração no local. Por exemplo, uma das razões apresentadas por Alberti para a utilização de um número ímpar de arcos era por «produzirem uma sensação agradável»[567].

*

Cabe-nos agora tecer algumas considerações sobre o panorama construtivo nacional. Temos sempre de ter em consideração que fatores como a disponibilidade de fundos, a pré-existência, as margens e os próprios materiais, são concidicionantes que sempre influenciam a estrutura formal e técnica de uma ponte. A própria frequência da Ponte exigie uma evergadura superior se comprarmos a caminhos de âmbito regional e inter-regional com caminhos locais. São estas situações que, de forma generalizada, induzem historiadores à classificação de pontes como medievais quando, na verdade, são obras modernas. Até porque as soluções medievais continuam a oferecer segurança e estabilidade e, ainda, uma opção menos dispendiosa aproveitando as potencialidades da sua envolvência e jogando com os elementos geográficos a favor da sua estrutura. E mesmo a observação de silhares siglados pode, muitas das vezes, induzir em

---

[566]BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Archit[o] Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631*, códice 946, L.º III, cap. 15 *apud* RUÃO, III, 2006.
[567] ALBERTI, 2011: 306.

classificações erroneas, uma vez que nos trabalhos de reconstruções e restauros de obras medievais aproveitam-se os silhares que apresentam bom estado.

De todo o modo, no nosso território, e no recorte cronológico em estudo, percebe-se o seguinte: uma maior tendência para a adopção do arco de volta perfeita em detrimento do arco quebrado; os pilares continuam a ser protegidos a montante por talhamares de secção trinagular, e ângulo agudo – alguns mais pronunicados com outros, certamente relacionado com a força da corrente -, e a jusante progressivamente passam a adotar talhantes, de ângulo, deixando-se os contrafortes. O tamanho do pilar varia de objeto para objeto sempre numa relação com o diâmetro do arco. O tratamentos dos silhares são, regra geral, bem talhados. E o aparelho construtivo passa a apresentar maior regularidade. O perfil da ponte, e do seu tabuleiro, varia de ponte para ponte e de local para local, estando condicionado às especificidades geofísicas do local e a necessidade, ou não, de levantar os arcos face à cota das margens e à profundidade dos rios. Veja-se, a título de exemplo, a solução construtiva das Pontes de Vila Cova à Coelheira e sobre o Barosa (em Mondim da Beira) onde os seus mestres, por questões técnicas e de segurança da obra, conseguiram resolver a travessia do curso mais profundo do rio com apenas um arco, sendo por isso obrigados à utilização de um tabuleiro em dupla rampa, ou cavalete, uma vez que o pé-direito do arco central ultrapassava a altura da cota das margens. Ou seja, a utilização de um tabuleiro horizontal ou em cavalete, antes de representar uma questão estilística e formal, representa uma solução a um problema técnico.

Como já vimos, as pontes posicionadas a Sul de Portugal eram frequentemente revestidas por uma argamassa de cal. Esta funcionava como um agregador e protetor do aparelho construtivo. Assim se constata alguns vestígios na Ponte de Fonte Coberta, e em São Pedro do Estoril, a montante, e nas Pontes de Lagos e Silves.

Do ponto de vista decorativo, as nossas pontes são depuradas de ornamentos. No entanto não nos podemos esquecer da afirmação de Mateus do Couto, o primeiro a afirmar que o aspeto estético de uma ponte não é algo que o arquiteto se deve preocupar.

Como é natural, as pontes têm frente a si algumas condições naturais que podem criar com maior frequência problemas estrututurais. Falamos dos assoareamentos dos rios e das cheias. O primeiro, aliado ao segundo, criava o desatre. Veja-se, por exemplo, a carta de D. Afonso V, de 22 de setembro de 1464, sobre o rio Mondego:

> *O Rio de Mondego era asi jntulhado dareea que com pequena cheea que vinha ffazia grande dapno no canpo da dita cidade e no outro ataa Montemor e jsso meesmo nos mosteiros que acerqua della estam e no arrabalde da dita cidade por a quall rrazam mandamos ffazer hua estaquada jntulhada pera tolher parte do dito dapno que asy ffazia com grandes despessas e trabalhos que pouco prestarom. E que pera esto auer alguum repairo lhe nom achauã senã huum remedio que segundo a noticia que aujam se guardava nos tempos antigoos que da dita cidade ataa Seea nenhu a pesoa de qualquer estado e condiçam que fosse nom posesse ffogo a hua legoa do dito rio em traues de hua parte e da outra e per esta maneira nom correria mais areea no dito rio e a que em ell jaz hira dando lugar a augua*.[568]

Neste caso, a solução passara pelo encamento do rio, cuja empreitada começou a ser estuda a partir da data de 1565[569]. Somando o assoreamento do rio Mondego, em virtude dos desflorestamento das suas margens, ao «efeito barragem», como descreveu Jorge Alarcão[570], a Ponte de Coimbra estava sob constante ameaça; um problema que, no ano de 1631, Mateus do Couto denunciava[571], certamente após a sua vistoria, juntamente com Pedro Nunes Tinoco, Diogo Marques Lucas e Luís de Frias, no ano de 1627[572]. E tais eram as suas certezas, que, em 1632 se assentou uma «Obrigação e fiança» onde Isidro Manuel, segundo a traça de Pedro Nunes Tinoco, obrigava-se «a faser a dita obra arcos talhamares»[573]. Não é possivel, no entanto, precisar se esta obra decorria na Ponte Velha ou na Ponte Nova. O «efeito barragem» era assim conseguido devido à dimensão dos pilares e às poucas aberturas, e de reduzidas dimensões, que

---

[568] CAMPOS, 1875: 46-47 *apud* ALARCÃO, 2012: 84
[569] 86. Sobre o processo do encaminhamento do rio Cf. ALARCÃO, 2012: 86-88.
[570] ALARCÃO, 2012: 47
[571] Cf. BNP. *Secção de Reservados, Tractado de Architectura Que leo o Mestre, e Architº Mattheus do Couto o velho No Anno de 1631,* códice 946, L.º III, cap. 13 *apud* RUÃO, III, 2006
[572] Cf. RUÃO, II, 2006: 330-331, nota 816.
[573] AMC. *Livro de Notas,* nº 7, fl. 177vº-182 *apud* RUÃO, III, 2006

com o assoareamento do rio, e a súbida da sua cota, em período de cheias cobria a sua estrutrua fragilizando-a.

O mesmo problema está associado à queda da Ponte de Almeara. Num registo de 1778, Isidoro de Paula Pereira e Manuel de Sousa Ramos esclarecem que «está a ponte de Almiar cahida», devido à força do rio de Águeda, «a ponta está muito baixa, e as xêas lhe quebrão as cortinas e lhe tem feito muitos rombos, depois de lhe ter deitado os arcos abaixo» acrescentando que «tem de comprido esta ponte 3000 palmos e nem toda he de arcos»[574]. Ora, como acontecia com a Ponte de Coimbra, criava um «efeito barragem» que reduzia significativamente a sua capacidade e estabilidade. Contudo, Sousa Baptista faz a seguinte nota à intervenção de 1616: «Não devem as pontes ter ficado obra perfeita, porque as transbordavam e cobriam as cheias do Inverno, impedindo a passagem, a qual tinha de ser feita em barca»[575].

Para terminar, a mesma situação foi observada na Ponte de Meimoa, conforme a descrição de José Cornide, no século XVIII: «no tardarán en ser entupidos con las muchas arenas que conducen estos rios, que en el tiempo en que yo los pasé se podían vadear muy bien a pie»[576].

---

[574] PEREIRA, RAMOS, 1978 *apud* LOPES, 2018: 152-153
[575] BAPTISTA, 1959: 53
[576] MANUEL ABASCAL, CEBRIÁN, 2009 *apud* RESENDE, 2014: 75, nota 5

Considerações Finais

Como os elementos documentais permitiram, e permitem, observar, a atividade pontística observou um periodo de grande desenvolvimento em Portugal no Tempo dos Filipes (1580-1640), procurando, por um lado, a renovação do sistema viário, e, por outro, o melhoramento dos acessos. Apesar desta atividade se extender um pouco a todo o Território português duas marcas expressivas sobressaiem-se: a Beira Alta e o itinerário Lisboa – Porto. Por um lado, o primeiro assegurava ligações mais célere, e seguras, entre Lisboa e o reino de Castela, já o segundo assegurava as mesmas condições de circulação entre a transição do norte e sul de Portugal. Ao mesmo tempo, e como a documentação permite afirmar, estamos igualmente perante uma atividade construtiva que tinha como por objetivo melhorar as ligações transfronteiriças, e seus acessos. Veja-se, e para citar as mais significativas, a definição de três pontos na raia portuguesa: a Ponte sobre o Côa, junto de Castelo Melhor, Almendra e Longroiva, a Ponte de Segura, junto de Idanha-a-Nova, e a Ponte de Nossa Senhora da Ajuda, junto de Elvas.

Grande parte destes projetos de arquitetura resultaram de um conjunto de artistas cujo nome a documentação não permitiu conhecer. Dos casos que temos conhecimento, encontramos nomes maiores da História da Arquitetura Portuguesa da época, como Filipe Terzi, Diogo Marques Lucas e Pedro Nunes Tinoco, que acompanharam e assinaram vários projetos referentes às obras da Ponte Real de Coimbra, e seus arrabaldes, como também Pero Vaz, associado à fábrica da Ponte da Ajuda, em Elvas. Contudo, a intervenção de Arquitetos era pontual, e encontrava-se recorrentemente associada a obras de encomenda régia. Os três primeiros nomes citados, o primeiro mestre e os seguintes aprendizes, permitem identificar desde logo a preparação e bagagem teórica enquanto parte da «Lição» do Paço da Ribeira. Ao mesmo tempo, tais nomes, que a historiografia, também por falta de estudos, costuma associar apenas à Arquitetura Religiosa e Civil, demonstram a polivalência dos conhecimentos, e a preparação, de um arquiteto entre os finais do século XVI e XVII nos diversos campos da arte de edificar. No entanto, a falta de informação sobre os diversos autores dos projetos de construção, reconstrução e reparação de pontes, impede a elaboração de

uma mais ampla reflexão sobre a preparação dos nossos mestres no campo da pontística.

O esclarecimento do processo de encomenda, e sucessivamente de financiamento, deixa claro que as pontes, e com as devidas exceções, são produto do interesse do poder local. A presença do monarca, ou do poder central, diz apenas respeito à autorização do lançamento da finta. Todo o processo relativo ao estudo da obra, projeto e arrematação diz respeito à autoridade do concelho. Isto, claro, com as devidas ressalvas pois, como vimos, algumas pontes surgiram por influência do interesse da Coroa que ordenara a realização de diligências, ou até a sua (re)construção. No entanto, grosso modo corresponde a obras de interesse concelhio. Aliás, uma obrigação que fazia parte dos estatutos e das competências dos corregedores e dos veareadores, responsáveis por promover o bom estar destas infraestruturas.

Chegando ao final deste projeto, cabe-nos refletir e admitir que ainda muito ficou por analisar, sobretudo no que se refere às pontes que estudamos, havendo muito mais por dizer sobre cada uma, desde o processo construtivo, às sucessivas campanhas de reconstrução e reparação de que são alvos frequentes, aos seus projetistas e arrematantes, e às técnicas construtivas, como elementos fundamentais para a compreensão da obra que hoje observamos. Ou seja, encarando a ponte como uma arquitetura viva e em constante transformação.

Não por falta de esforço, em alguns momentos não conseguimos identificar o local de construção de algumas pontes e, por consequência, o respetivo enquadramento viário. Facto esse que se deve à ausência de respostas e à omissão de informação nas provisões régias, e de outras fontes, uma vez que na maioria dos casos os únicos vetores de identificação que obtemos são o rio, e por vezes nem essa coordenada é facultada, e a comarca que solicita a finta.

Pensando no futuro, existe uma necessidade de proceder a uma recolha extensa de elementos documentais ainda inéditos nos arquivos nacionais e locais, que permitam uma visão ainda mais ampla e mais próxima da verdadeira dimensão construtiva que teve lugar durante o período em estudo. Talvez nesse processo de investigação se

descubram outros nomes associados a projetos de arquitetura de pontes, ou pistas nesse sentido. Como ficou definido na Introdução, preocupamo-nos mais na identificação dos corredores de circulação que as pontes identificadas serviam. É necessário agora determinar a importância destas pontes no plano local, no plano social, como modeladoras do espaço e do território. Como aprimorar o contributo destas obras não apenas no plano estratégico de Gestão do Território, que como vimos beneficiou muito a Beira Alta tendo em consideração as suas qualidades geofísicas, bem como a aproximação de comunidades e sua circulação, deixando o rio de ser obstáculo.

Para terminar, esperamos que este trabalho contribuia para a valorização do estudo da atividade pontística, e para o esclarecimento da dinâmica construtiva no Tempo dos Filipes, entendendo esta Dissertação como um ponto de partida para o seu estudo.

Referências Bibliográficas

Fontes impressas

ALMEIDA, Cândido Mendes de, *ed* (1870). *Ordenações Filipinas.* Rio de Janeiro: Typ. do Instituto Philomathico. [Consult. 20 ago. 2020]. Disponível em <http://www1.ci.uc.pt/ihti/proj/filipinas/ordenacoes.htm>.

ANDRADE E SILVA, José Justino (1855). Collecção Chronologica da Legislação Portugueza compilada e anotada. 1613-1619. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, vol. II.

AYRES DE CAMPOS, José Correia (1867). *Indices e Summarios dos Livros e Documentos mais Antigos e Importantes do Archivo da Camara Municipal de Coimbra. Segunda parte do inventário do mesmo archivo.* Coimbra: Imprensa da Universidade.

ALBERTI, Leon Battista (2011). *Da arte edificatória.* Tradução do latim de Arnaldo Monteiro do Espírito Santo. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

CASTRO, Padre João Bautista de (1748). *Roteiro Terrestre de Portugal em que se ensinão por jornadas e summario não só os caminhos, e as distancias, que ha de Lisboa para as principaes terras das Provincias deste Reino, mas as derrotas por travessia de humas a outras povoações delle.* Lisboa: Officina de Miguel Manescal da Costa. [Consult. 13 nov. 2021]. Disponível em <https://purl.pt/24719>.

COSTA, P. Antonio Carvalho da (1706-1712). *Corografia Portugueza, e Descripçam Topografica do famoso Reyno de Portugal, com as noticias das fundações das Cidades, Villas, & Lugares, que contem; Varões illustres, Genealogias das Familias nobres, fundações de Conventos, Catalogos dos Bispos, antiguidades, maravilhas da natureza, edificios, & outras curiosas observaçoens.* Lisboa: Officia de Valentim da Costa Deslandes, vol. I, II e III.

HOLANDA, Francisco de (1879). *Da fabrica que fallece á cidade de Lisboa: Da sciencia do desenho.* Notas de Joaquim de Vasconcellos. Porto: Imprensa Portugueza. [Consult. 12 nov. 2021]. Disponível em <https://purl.pt/26487>.

LEAL, Augusto Soares d’Azevedo Barbosa de Pinho (1873). *Portugal Antigo e Moderno. Diccionario Geographico, Estatistico, Chorographico, Heraldico, Archeologico, Historico, Biographico e Etymologico de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal e de grande numero de Aldeia.* Lisboa: Livraria Editora de Mattos Moreira & Companhia, vol. I, III, XII.

OLIVEIRA, Eduardo Freire de (1882). *Elementos para a história do Município de Lisboa.* Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, tomo II e XI.

ORDENAÇÕES Manuelinas. [Consult. 20 ago. 2020]. Disponível em <http://www1.ci.uc.pt/ihti/proj/manuelinas/>.

PALLADIO, Andrea (1828). *Trattato di Architettura diviso in Quattro Libri.* Livorno: Tipografia e Calcografia Vignozzi. [Consult. 17 out. 2021]. Disponível em <http://biblioteca.fa.ulisboa.pt/images/livros/tr_29_R_10_100.pdf>.

ROJAS, Critobal de (1598). *Teorica y Pratica de Fortificación.* Madrid: Por Luis Sanchez. [Consult. 17 out. 2021]. Disponível em <https://www.sedhc.es/biblioteca/tratado.php?ID_pubD=10>.

SERLIO, Sebastiano (1552). *Tercero y Cuarto Libro de Arquitectura.* Toledo: Cada de Ivan de Ayala.

VITERBO, Sousa (1899). *Diccionario histórico e documental dos Architectos, Engenheiros e Construtores Portugueses ou a serviço de Portugal.* Lisboa: Imprensa Nacional, 3 vols.

VITRUVIO (2009). *Tratado de Arquitectura.* Tradução do latim, introdução e notas de M. Justino Maciel. Lisboa: Instituto Superior Técnico.

Referências cartográficas

ALBERNAZ, João Teixeira (ca. 1646). Carta da fronteira entre o Alentejo e a Estremadura espanhola [Material cartográfico]. Escala [ca. 1:370000]. [S.i: s.n.]. [Consult. 03 fev. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/918>.

BONNET, Charles (1851). Mappa geographico da Provincia do Alemtejo e do Reino do Algarve (Portugal) indicando os Districtos, Concelhos com as divisões respectivas, Freguesias notavéis, Serras, Rios e Ribeiras principaes, Pontes, Estradas [Material cartográfico]. Escala [ca 1:810000]. Lisboa: Comissão Geodésica e Topográfica do Reino. [Consult. 02 fev. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/1968/3/>.

CAPINETTI, João Silvério (1762). Provincia da Estremadura [Material cartográfico]. Escala [ca 1:1300000]. Lisboa: Imp. Francisco Manuel. [Consult. 02 fev. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/1382>.

CARVALHO, José Monteiro de (ca. 1777-1780a). Carta Geographica da Provincia da Beira oferecida A S. Magestade Fidelissima e Augustíssima Senhora D. Maria I Raynha de Portugal [Material cartográfico]. Escala [não determinada]. [S.i: s.n.]. [Consult. 03 fev. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/22440>.

CARVALHO, José Monteiro de (ca. 1777-1780b). Carta Geographica da Provincia da Estremadura que A S. Magestade Fidelissima e Augustíssima Senhora D. Maria I Raynha de Portugal oferece o Sargento Mor Engenheiro Jozé Monteiro de Carvalho [Material cartográfico]. Escala [não determinada]. [S.i: s.n.]. [Consult. 03 fev. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/24998>.

CARVALHO, José Monteiro de (ca. 175-1780c). Carta Geographica da Provincia de Entre Douro Minho e Tras os Montes Dedicado A Magestade Fidelissima e sempre Augusta de El Rey de Portugal e dos Algarves [Material cartográfico]. Escala [não determinada]. [S.i: s.n.]. [Consult. 03 fev. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/24999>.

EÇA, Lourenço Homem da Cunha de (1808). Carta militar das principaes estradas de Portugal [Material cartográfico]. Escala [ca. 1:470000]. Lisboa: [s.n.]. [Consult. 02 fev. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/6302>.

LESCOLLES, Michel de (1661). Carta geografica da provincia de Entre Douro e Minho no anno de 1661 [Material cartográfico]. Escala [não determinada]. [S.i: s.n.]. [Consult. 07 abr. 2022]. Disponível em <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8491841j?rk=21459;2#>.

NORTON, Thomas (1807). Carta da Provincia do Minho para intelligencia das operações da Defeza projectadas em 1807 [Material cartográfico]. Escala [não determinada]. [S.i: s.n.]. [Consult. 03 fev. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/13950>.

PORTUGAL, Depósito dos Trabalhos Geodésicos (1813). Mappa do distrito entre os rio Douro e Minho [Material cartográfico]. Escala [1:193000]. Lisboa: Depósito dos Trabalhos Geodésicos. [Consult. 02 fev. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/22844/2/>.

REILLY, Franz Johann Joseph von (1799-1806). Die Landschaft Beira, nº 527 [Material cartográfico]. Escala [ca. 1:970000]. Wein: [s.n.]. [Consult. 07 abr. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/1918>.

WYLD, James (1842). Chorographical map of the Kingdom of Portugal, civided into its grand provinces [Material cartográfico]. Escala [ca. 1:915000]. London: James Wyld. [Consult. 03 fev. 2022]. Disponível em <https://purl.pt/3967>.

Bibliografia

ABREU, Leonídio de (1955). *A Vila de Prado.* Braga: Oficinas Gráficas Pax.

ABREU, Susana (2018). *«Arquitetor, do officio de mestre das obras». A introdução do título de arquiteto em Portugal: Ambiguidades de uma questão em aberto – parte I.* In ROCHA, Manuel Joaquim Moreira da, *coord. História da Arquitetura. Perspetivas temáticas.* Porto: CITCEM.

ALVES, Alexandre (2001). *Artistas e artífices nas Dioceses de Lamego e Viseu.* Viseu: Governo civil.

AFONSO, José Ferrão (2009). *A herança do muratore e o caminho de Coimbra: consuetudo, sprezzatura e a arquitectura religiosa do Noroeste português na segunda metade do século XVI.* In. ABREU, Armindo; LOPES, Maria José Queirós; QUEIRÓS, António José, *coord. II Congresso Histórico de Amarante*: *Actas.* Amarante: Câmara

Municipal de Amarante, vol. II, pp. 172-238. [Consult. 10 out. 2020]. Disponível em <https://repositorio.ucp.pt/handle/10400.14/4576>.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1968). V*ias medievais: Entre o Douro e Minho.* Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de Licenciatura.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1974). *Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal.* In *A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica durante a Idade Média: actas das 1.ªs jordanas Luso-Espanholas de História Medieval.* Lisboa: Instituto da Alta Cultura/ CEH-FLUL, pp. 40-57.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1990). *Barcelos.* Lisboa: Presença.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de; BARROCA, Mário Jorge (2002). *História da Arte em Portugal. O Gótico*. Lisboa: Presença.

BALSA, Carlos (2018). *Via do Marão – Contributos para a identificação do traçado do antigo caminho do Marão.* «Oppidum – Revista de Arqueologia, História e Património», n.º 10, 39-61. [Consult. 24 mar. 2022]. Disponível em < http://hdl.handle.net/10198/19281>.

BOTÃO, Maria de Fátima (1992). *Silves. Capital de um reino medievo.* Silves: Câmara Municipal.

BERNARDES, João Pedro; GONÇALVES, Maria José (2005). *A ponte "velha".* «Monumentos», nº 23, 62-67.

BOTELHO, Maria Leonor; RESENDE, Nuno (2014). *Igreja de São Nicolau de Canaveses. Igreja de Santa Maria de Sobretâmega. Marco de Canaveses.* In ROSAS, Lúcia, *coord. Rota do românico.* Lousada: Centro de Estudos do Românico e do Território, pp. 84-113.

BRUNO, Bárbara (2016). *O Aqueduto das Águas Livres e o Terramoto de 1755*. «Arqueologia & História», 68, 103-110.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia (2014). *Ciencia y experiencia en la descripción del "Mayor Imperio del Mundo".* In. MARTINEZ ALCALDE, M.; RUIZ IBÁÑEZ, J. J., *ed. Felipe II y Almazarrón: La construcción local de un imperio global.* Murcia: Editum, vol. II, pp. 343-

362. [Consult. 10 out. 2021]. Disponível em <https://www.academia.edu/10069958/Ciencia_y_experiencia_en_la_descripci%C3%B3n_del_mayor_imperio_del_mundo_En_M_Mart%C3%ADnez_Alcalde_y_J_J_Ruiz_Ib%C3%A1%C3%B1ez_ed_Felipe_II_y_Almazarr%C3%B3n_1572_La_construcci%C3%B3n_local_de_un_imperio_global_Vol_II_Sostener_gobernar_y_pensar_la_frontera_Murcia_Editum_2014_pp_343_362>.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia (2006). *Medir para el rasguño y debujar para el atlas. Los Ingenieros Mayores de Filipe III.* In AA.VV. *España en el Mediterráneo. La construcción del espacio*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX-CEHOPU, p. 68-77.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia (2014). *Ciencia y experiencia en la descripción del mayor imperio del mundo.* In MARTÍNEZ ALCALDE, M.; RUIZ IBÁÑEZ, J. J., *coord. Felipe II y Almazarrón (1572). La construcción local de un imperio global*. Murcia: Universidad de Murcia, vol. II, p. 343-362.

CANTERA, Marís José Redondo; ARAMBURU-ZABALA, Miguel Angel (1996). *La construcción de puentes en el siglo XVIII.* In CASA, A. De Las, HUERTA, S., RABASA, E., *coord. Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción.* Madrid: Instituto Juan de Herrera – CEHOPU, pp. 435-443. [Consult. 10 out. 2021]. Disponível em <http://www.sedhc.es/biblioteca/paper.php?id_p=82>.

CAPELA, José Viriato, *coord* (2007). *As freguesias do distrito de Bragança nas Memórias Paroquiais de 1758: memória, história e património.* Braga: Edição do autor.

CAPELA, José Viriato, *coord* (2009). *As freguesias do distrito do Porto nas Memórias Paroquiais de 1758: memória, história e património.* Braga: Edição do autor.

CAPELA, José Viriato, *coord* (2010). *As freguesias do distrito de Viseu nas Memórias Paroquiais de 1758: memória, história e património.* Braga: Edição do autor.

CAPELA, José Viriato, *coord* (2011). *As freguesias dos distritos de Aveiro e Coimbra nas Memórias Paroquiais de 1758: memória, história e património.* Braga: Edição do autor.

CAPELA, José Viriato, *coord* (2013). *As freguesias do distrito da Guarda nas Memórias Paroquiais de 1758: memória, história e património.* Braga: Edição do autor.

CAPELA, José Viriato, *coord* (2016). *As freguesias dos distritos de Lisboa e Setúbal nas Memórias Paroquiais de 1758: memória, história e património.* Braga: Edição do autor.

CAPELA, José Viriato, *coord* (2019). *As freguesias dos distritos de Castelo Branco, Portalegre e Olivença nas Memórias Paroquiais de 1758: memória, história e património.* Braga: Edição do autor.

CAPELA, José Viriato, *coord* (2021). *As freguesias dos distritos de Leiria e Santarém nas Memórias Paroquiais de 1758: memória, história e património.* Braga: Edição do autor.

CARITA, Rui (1984). O regimento de fortificação de D. Sebatião (1572) e a carta da Madeira de Bartolomeu João (1654). Funchal: Centro de Apoio Universitário.

CHASCO, Ramírez (2000). *La técnica de cimentación de puentes hasta el siglo XVIII.* In GRACIANI, A., HUERTA, S., RABASA, E., TABALES, M., *coord. Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción.* Sevilha: Instituto Juan de Herrera – CEHOPU – Universidad de Sevilla, pp. 879–885. [Consult. 10 out. 2021]. Disponível em <http://www.sedhc.es/biblioteca/paper.php?id_p=886>.

COELHO, Teresa de Campos (2003). *O Aqueduto das águas Livres e o abastecimento de água a Lisboa.* «Pedra & Cal», 18, 4-5.

COELHO, Teresa de Campos (2018). *Os Nunes Tinoco: uma dinastia de arquitectos régios dos séculos XVII e XVIII.* Lisboa: Documenta.

CONCEIÇÃO, Margarida Tavares da (2018). *A fortificação no contexto da cultura arquitetónica portuguesa entre os séculos XVI e XVIII: uma leitura geral.* In ROCHA, Manuel Joaquim Moreira da, *coord. História da Arquitetura – Perspetivas Temáticas.* Porto: CITCEM, pp. 189-212.

CORRÊA, Fernando Calapez (1994). *A cidade e o termo de Lagos no período dos reis Filipes.* Lagos: Centro de Estudos Gil Eanes.

COSTA, Paula M. de C. Pinto; CASTRO, Júlia Isabel Coelho C. Alves de (1998). *A alfândega de Freixo de Espda-à-Cinta em 1517*. «Douro – Estudos & Documentos». Vol. III. 5, 95-108.

CRAVEIRO, Maria de Lurdes dos Anjos (2002). *O renascimento em Coimbra. Modelos e programas arquitetónicos.* Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Tese de Doutoramento. [Consult. 20 out. 2020]. Disponível em <http://hdl.handle.net/10316/47825>.

DAVEAU, Suzanne (2001). *A descrição territorial no Numeramento de 1527-32.* «Penélope», n.º 25, p. 7-39. [Consult. 20 mar. 2022]. Disponível em <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2654430>.

DAVEAU, Suzanne (2007/2008). *O fragmento de mapa corográfico de Portugal da Real Academia de la Historia de Madrid. Fases de realização e de utilização.* «Cadernos de Geografia», n.º 26/27, p. 3-17. [Consult. 20 mar. 2022]. Disponível em <http://hdl.handle.net/10316.2/40240>.

D'AZEVEDO, Ricardo Charters (2015). *O delineamento da Estrada Real desde a serra de Rio Maior a Leiria em 1791.* In OLIVEIRA, Francisco Roque de, *org. Cartógrafos para toda a Terra. Produção e circulação do saber cartográfico Ibero-americano: agentes e contextos.* Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal – Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa – Centro de História de d'Aquém e d'Além-Mar da Universidade Nova de Lisboa e da Universidade dos Açores. [Consult. 20 mar. 2022]. Disponível em <https://www.academia.edu/18808054/O_delineamento_da_Estrada_Real_desde_a_serra_de_Rio_Maior_a_Leiria_em_1791>.

DOMINGUES, J. D. Garcia (2002). *Silves – Guia turístico da cidade e do concelho.* Silves: Câmara Municipal de Silves.

FAURE, Francisco G. C. Líbano Monteiro (2017). *Viajar no tempo de D. Afonso Henriques. Vias e Pontes no território vimaranense.* In BARROCA, Mário Jorge, *coord. No tempo de D. Afonso Henriques: reflexões sobre o primeiro século português.* Porto: CITCEM, pp. 303-357. [Consult. 14 mar. 2022]. Disponível em < https://hdl.handle.net/10216/121791>.

FRANÇA, José-Augusto (1994). *Tomar.* Lisboa: Editorial Presença.

FUENTES, Manuel Durám (2001). *La construcción de puentes en la antigua Gallaecia Romana.* A Coruña: Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos da Universidade de A Coruña. Tese de Doutoramento.

GARCÍA, Luis Arciniega (2015). Puentes de cantería en el reino de Valencia de la Edad Moderna: construcción y polisemia. In NOBILE, Marco Rosario, *coord. Lexicon. Storie e architettura in Sicilia en el Mediterraneo. Ponti in pietra nel Mediterraneo in età moderna.* Palermo: Edizioni Caracol, pp. 21-34.

GUIMARÃES, João Gomes de Oliveira (1902). *Apontamentos para a História de Guimarães. O Arquitecto João Lopes de Amorim.* «Revista de Guimarães». N.º 19, 120-131.

LOPES, Luís Seabra (2000). *A Estrada Emínio-Talábriga-Cale. Relações com a Geografia e o Povoamento de Entre Douro e Mondego.* «Conimbriga», vol. XXXIX, pp. 191-250

GRAÇA, Luís Maria Pedrosa dos Santos (1991). Convento de Cristo. Lisboa: Elo

GIMENO PASCUAL, Helena (1997). *Obras de reedificación del Puente de Segura sobre el Rio Eljas en el Siglo XVI.* «Conimbriga», vol. XXXVI, p. 191-200.

GORDALINA, Rosário (2008). *Ponte de Nossa Senhora da Ajuda.* [Consult. 19 fev. 2022]. Disponível em <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=3241>.

GUEDES, Lívio da Costa (1988). Aspetos do reino do Algarve nos séculos XVI e XVII: a descrição de Alexandre Massaii (1621). Lisboa: Arquivo Histórico Militar.

HABA QUIRÓS, Salvadora; MARTÍNEZ DORADO, Mª Dolores (1985). *Fuente inédita del s. XVI en Medellín: análisis y comentario*. In *Hernán Cortéz y su tiempo 1485 – 1985.* Mendellín: Junta de Extremadura, Editora Regional de Extremadura, pp. 699-706. [Consult. 02 fev. 2022]. Disponível em <http://www.medellinhistoria.com/medellin/LIBRO%20DE%20CONST.%20PUENTE%20RENACENTISTA%20D.%20HABA%20Y%20OTRA.pdf>.

JANA, Ernesto (1990*). O Convento de Cristo em Tomar e as obras durante o período filipino.* Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Dissertação de Mestrado.

LOPES, Luís Seabra (2018). *A Ponte de Vouga Desenterrada (e mais algumas Notas).* «Beira Alta», vol. LXXVII, 1-2, 117-161. [Consult. 7 mar. 2021]. Disponível em <https://www.academia.edu/49290810/_A_Ponte_de_Vouga_Desenterrada_e_mais_algumas_Notas_Beira_Alta_vol_LXXVII_1_2_2018_p_117_161>.

LOUSADA, Abílio Pires (2009). *A Invasão de Soult e A Reconquista de Chaves aos Franceses. Uma análise operacional.* «Revista Militar», n.º 2493, p. 1-35. [Consult. 20 mai. 2022]. Disponível em <https://www.revistamilitar.pt/artigopdf/509>.

MACIEL, Manuel Justino Pinheiro (1982). *Pontes medievais no vale do Neiva*. In MACIEL, Cândido Neiva de Oliveira, *ed. Vale do Neiva: subsídios monográficos*. Barcelos: [s.n.].

MACIEL, Justino (1987). *Pontes romanas e medievais a Norte do rio Douro*. «Gaya», vol. 5, 351-360.

MACIEL, Tarcísio Daniel Pinheiro; MACIEL, Manuel Justino P. (2004*). Estradas romanas no território de Vinhais: A antiga rede viária e as suas pontes.* Vinhais: Câmara Municipal.

MANTAS, Vasco Gil (2014). *Vias romanas e viagens transfronteiriças no século XVI.* In VILLALÓN, María Cruz, *coord. Viajes, viajeiros y obra pública. Extremadura entre España y Portugal.* Cáceres: Universidad de Extremadura. http://hdl.handle.net/10316/45590

MARQUES, José (1997). *Viajar em Portugal nos séculos XV e XVI.* «Revista da Faculade de Letras: História», n.º 14, 91-121. [Consult. 20 mar. 2022]. Disponível em <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2337696>.

MONTEIRO, António (1948). *As pontes de Canaveses: o crucifixo do meio da ponte.* «Douro-Litoral», nº 2, pp. 26-39.

MONTEIRO, Helena (2012). *A Estrada da Beira: reconstituição de um traçado medieval.* Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade de Lisboa. Dissertação de Mestrado. [Consult. 03. Mar. 2022]. Disponível em <http://hdl.handle.net/10362/8340>.

MONTEIRO, João Gouveia (2003). De D. Afonso IV (1325) à Batalha de Alfarrobeira (1449) – Os desafios da maturidade. In MATTOSO, José, coord. Nova História Militar de Portugal. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 163-287, vol. I.

MONTEIRO, Patrícia (2013). *A pintura mural no Norte Alentejo (séculos XVI a XVIII): núcleos temáticos da Serra de S. Mamede.* Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Tese de Doutoramento.

MORAES, Maria Adelaide Pereira de (1981). *Gonçalo Lopes – Mestre de Pedraria*. In *I Colóquio Galaico-Minhoto*. Ponte de Lima: Associação Cultural Galaico-Minhota, pp. 419-449.

MORENO, Humberto Baquero (1986). *Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média.* «Revista da Faculdade de Letras: História», série II, vol. 3, 77-90. [Consult. 01 abr. 2022]. Disponível em <http://hdl.handle.net/10216/7676>.

NETO, João, GORDALINA, Rosário (1991-1999). *Ponte Antiga sobre o rio Gilão.* [Consult. 11 mar. 2022]. Disponível em <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=1294>.

NETO, Margarida Sobral (2005). *Os Correios na Idade Moderna.* In NETO, Margarida Sobral, *coord. As comunicações na Idade Moderna.* Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, pp. 16-74. [Consult. 02 fev. 2022]. Disponível em <http://hdl.handle.net/10316/85280>.

NOÉ, Paula (1991). *Ponte setecentista sobre o rio Jamor.* [Consult. 11 mar. 2022]. Disponível em <http://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/SIPA.aspx?id=4810>.

NUNES, António Pires (2004). A Terceira Invasão Francesa. In BARATA, Manuel Themudo, coord. Nova História Militar de Portugal. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 90-147, vol. III

PINTO, Paulo Mendes, *coord*. (1998). Pontes romanas de Portugal. Lisboa: Associação Juventude e Património.

OLIVEIRA, Aurélio de (1985). *Mercados a norte do Douro: algumas considerações sobre a história dos preços em Portugal e a impotência dos mercados regionais (séculos XVII-XVIII).* «Revista da Faculdade de Letras – História». Série II. 2, 97-160.

OLIVEIRA, António de (1972). *A vida económica e social de Coimbra de 1537 a 1640.* Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, vol. II.

OSSWALD, Cristina (2015). *Francisco de Holanda. Da Fábrica que Falece à Cidade de Lisboa.* In BARAIBAR, Álvaro, RECOBA, Martina Vinatea, *eds. Viajes y Ciudades Míticas.* Pamplona: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 95-112. [Consult. 02 fev. 2022]. Disponível em <https://www.researchgate.net/publication/307512676_Francisco_de_Holanda_Da_fabrica_que_falece_a_cidade_de_Lisboa>.

PARSONS, William Barclay (1939). *Engineers and engineering in the Renaissance.* Cambridge: MIT Press.

REIS, António Matos (1986). *Lopes: uma família de artistas em Portugal e na Galiza.* «Revista de Guimarães». N.º 96, 151-180.

RUÃO, Carlos (1996). *Arquitectura maneirista no noroeste de Portugal: italianismo e flamenguismo.* Coimbra: Electricidade do Norte.

RUÃO, Carlos (1998). *Juízes do ofício de pedraria da cidade do Porto (1548-1628).* «Museu». N.º 7, 7-29.

RUÃO, Carlos (2006). *O Eupalinos Moderno: teoria e prática arquitetónica religiosa em Portugal (1550-1640).* Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Tese de Doutoramento.

RESENDE, Nuno (2014a). *Ponte de Fundo de Rua: Amarante.* In MACHADO, Rosário Correia, ROSAS, Lúcia, *coord. Rota do românico.* Lousada: Centro de Estudos do Românico e do Território, pp. 73-81.

RESENDE, Nuno (2014b). *Ponte de Esmoriz: Baião.* In MACHADO, Rosário Correia, ROSAS, Lúcia, *coord. Rota do românico.* Lousada: Centro de Estudos do Românico e do Território, pp. 137-145.

RESENDE, Nuno (2014c). *Ponte da Panchorra: Resende.* In MACHADO, Rosário Correia, ROSAS, Lúcia, *coord. Rota do românico.* Lousada: Centro de Estudos do Românico e do Território, pp. 397-409.

RESENDE, Nuno (2014d). *Ponte do Arco: Marco de Canaveses.* In MACHADO, Rosário Correia, ROSAS, Lúcia, *coord. Rota do românico.* Lousada: Centro de Estudos do Românico e do Território, pp. 243-256.

RESENDE, Nuno (2014e). *Ponte da Veiga: Lousada.* In MACHADO, Rosário Correia, ROSAS, Lúcia, *coord. Rota do românico.* Lousada: Centro de Estudos do Românico e do Território, pp. 419-431.

RESENDE, Nuno (2014f). *Pontes e vias medievais a sul do Douro na região de Montemuro: as primeiras questões*. In CARDOSO, António Barros, *dir*. *Douro: vinho, história & património*. Porto: APHVIN/GEHVID, n.º 3, pp. 205-232.

RIDRIGUEJO, Fernando Sáenz (2004). *Ingeniería y obra pública civil.* In SUÁREZ, Manuel Silva, *coord. El Renacimiento.* Zaragoza: Prensas Universitarias, pp. 341-380. [Consult. 7 mar. 2021]. Disponível em <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2238749>.

RODRIGUES, Luís Alexandre (2001). *De Miranda a Bragança: arquitectura religiosa de função paroquial na Época Moderna*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Tese de Doutoramento.

RODRIGUES, Luís Alexandre (2007). *Mestres de obras de arquitectura e sociedades que empreitaram a construção de pontes na Beira Alta e em Trás-os-Montes no século XVII.* In FERREIRA-ALVES, Natália Marinho, *coord. Artistas e Artífices e sua mobilidade no mundo de expressão portuguesa.* Porto: CEPESE, pp. 273-286.

ROMÃO, João Maia (2012). *No encalço do passo do Homem medieval: as vias de comunicação do antigo termo e atual concelho de Tomar.* Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Dissertação de Mestrado. [Consult. 22 out. 2021]. Disponível em <http://hdl.handle.net/10362/10150>.

SALES, Padre Ernesto Augusto Pereira de (1983). *Mirandela. Apontamentos históricos.* Bragança: Junta Distrital.

SÁNCHEZ, Carlos José Hernando (2016). *Guardar secretos y trazar fronteras: el gobierno de la imagen en la Monarquía de España.* In CÁMARA MUÑOZ, Alicia, *ed. El dibujante ingeniero al servicio de la monarquía hispánica siglos XVI-XVIII*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano.

SERENO, Isabel, DORDIO, Paulo, GONÇALVES, Joaquim (1994-2005). *Ponte sobre o rio Cávado / Ponte de Barcelos.* [Consult. 11 mar. 2022]. Disponível em <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=202>.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1990). *História de Portugal. Governo dos Reis Espanhóis (1580-1640).* Lisboa: Editorial Verbo.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo (2004). *O Tempo dos Filipes em Portugal (1580-1668).* Lisboa: Colibri.

SERRÃO, Vitor (2018). *As campanhas filipinas do Convento de Cristo de Tomar (1592-1604): a obra do pintor Domingos Vieira Serrão.* In FERNANDES, Isabel Cristina F., *coord. Entre Deus e o Rei. O mundo das Ordens Militares.* Pamela: GESOS, pp. 243-272. [Consult. 10 mar. 2021]. Disponível em <https://www.academia.edu/40555896/As_campanhas_filipinas_do_Convento_de_Cristo_de_Tomar_1592_1604_as_obras_do_pintor_Domingos_Vieira_Serr%C3%A3o_pintura_do_Renascimento_e_da_Bella_Maniera>.

SILVA, Francisco Ribeira da, coord (2000). *Filipe II de Espanha, Rei de Portugal (coletânea de documentos filipinos guardados em Arquivos Portugueses).* Zamora: Fundación Rei Afonso Henriques, vol. I, II.

SILVA, Francisco Ribeiro da (1988). *O Porto e o seu termo: os Homens, as Instituições e o Poder (1580 – 1640).* Porto: Câmara Municipal do Porto – Arquivo Histórico, vol. I, II.

SOUSA BAPTISTA, A. S. (1959). *Ponte de Almeara*. «Arquivo do Distrito de Aveiro». Vol. XXV, 47-54. [Consult. 10 mai. 2022]. Disponível em <https://bibria.cm-

aveiro.pt/Catalog/winlibimg.aspx?skey=ACDC341C0E074FE58CFB1CF6AD568DFB&doc=1326&img=33193>.

UGARTE, Begoña Arrue (1996). *El sistema de fundación de puentes en época moderna, a la luz de las fuentes manuscritas.* In CASA, A. De Las, HUERTA, S., RABASA, E., *coord. Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción.* Madrid: Instituto Juan de Herrera – CEHOPU, pp. 65-77. [Consult. 10 out. 2021]. Disponível em <http://www.sedhc.es/biblioteca/paper.php?id_p=32>.

UGARTE, Begoña Arrue (2003). *Techniques, designs and terminology of elevation of stonework bridges during modern age.* In HUERTA, S., *coord. Proceedings of the First International Congresso n Construction History.* Madrid: Instituto Juan de Herrera – SEHC – COAC – CAATC, pp. 259-270. [Consult. 10 out. 2021]. Disponível em <http://www.sedhc.es/biblioteca/paper.php?id_p=400>.

XAVIER, Gabriela; ENCARNAÇÃO, Gisela (2009). *Património classificado. Município da Amadora.* Amadora: Câmara Municipal. [Consult. 02 fev. 2022]. Disponível em <http://www.cm-amadora.pt/images/artigos/cultura/patrimonio/pdf/patrimonio_classificado_amadora.pdf>.